الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة باجي مختار
عنابـــة

كلـيـــة الـحـقـــوق

العنـــوان

عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال

من إعداد الطالب:
بودليـو سـليـم

تحت إشراف الأستاذ الدكتور:
ابن حليلو فيصل

لجنـــة المـنـاقشـــة

- الأستاذ الدكتور: بعلي محمد الصغير رئيســـــا
- الأستاذ الدكتور: ابن حليلو فيصـــل مشرفا ومقررا
- الأستاذ الدكتور: راشـــد راشـــد عضـــــوا
- الدكتـــــور: بوضياف عمـــار عضـــــوا

السنة الجامعية 1999 - 2000

بسم الله الرحمن الرحيم

الله الذي سخر لكم البحر ليجري الفلك فيه بأمره ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون



يا أيها الذين آمنوا أوفوا بالعقود

صدق الله العظيم

شكر وتقدير

قال نبي الرحمة - صلى الله عليه وسلم - ﴿ من أسدى لكم معروفا فكافئوه ﴾

لا يسعني في هذا المقام إلا أن أتقدم بجزيل الشكر وكبير تقديري وامتناني إلى أستاذي

الفاضل الدكتور فيصل بن حليلو على تقبله الإشراف علينا وتقديمه لنا يد المساعدة في

كل كبيرة وصغيرة في إنجاز هذا العمل

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى محافظة مكتبة جامعة قسنطينة وموظفي مكتبة

كلية الحقوق بجامعة قسنطينة وموظفي مكتبة كلية الحقوق بجامعة عنابة .

وكل من قدم لي يد المساعدة والعون



إهداء

يقول تعالى: ﴿وقل رب إرحمهما كما ربياني صغيرا﴾

إلى أعز ما في هذا الوجود بعد المولى عز وجل ورسوله الكريم والداي الحبيبين

أمي العزيزة وأبي العزيز اللذان سهرا وتعبا على تربيتي وتعليمي

إلى كل إخوتي وأخواتي أخص بالذكر: يزيد على تقديمه لي كل المساعدة والعون

وابنتاه إيمان وأميرة

إلى كل الأصدقاء والزملاء أخص بالذكر: بوباطة صلاح الدين وأخيه محمد

إلى من أخرجا هذه الرسالة زكي ومحمد

إلى كل طالب علم

أهدي ثمرة جهدي هذه



مقدمة

مقدمة

تقوم التجارة أساسا على تبادل السلع (التبادل السلعي) بين الأشخاص، سواء كانوا في دولة واحدة أو دول مختلفة، والغالب أن لا يستهلك ما ينتج في المكان ذاته، بل ينقل إلى مكان آخر. ومن ثم فالنقل يعتبر أهم وسيلة من وسائل الإتصال في عصرنا الحالي. هذا الأخير يتنوع بتنوع وسيلته ومجاله.

فقد يكون مجاله الجو، فيتم بواسطة الطائرات، وقد يكون مجاله البر فيتم بواسطة العربات ... إلخ، وقد يكون مجاله البحر ويتم بواسطة السفن.

غير أنه في مجال التجارة – خصوصا الخارجية منها – فإن النقل البحري للبضائع، يشكل النوع الغالب من بين أنواع النقل، ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية.

وتقاس صناعة النقل البحري بمدى تطور صناعة السفن، لذلك تجد الكثير من الحكومات سواء في البلدان المتقدمة أو النامية، تعمل على تنمية وتطوير أساطيلها البحرية التجارية، بغية نقل الجزء الأكبر من تجارتها من وإلى دول العالم الأخرى، بواسطة أسطولها، مما ينقص من تكلفة وما يحققه ذلك من تأثير على ميزان المدفوعات، في حالة قيام السفن الأجنبية بجل عمليات نقل البضائع.

ويشكل النقل البحري للبضائع في الجزائر، رافدا هاما ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية، حيث تتوقف عليه تجارتنا إلى حد بعيد، إذ يساهم في تزويد إقتصادنا الوطني، بالمواد الأولية والمواد النصف المصنعة بشكل كلي وبنسبة 70٪ بالنسبة للمواد الغذائية، وعلى الرغم من ذلك فإن مساهمة أسطولنا الوطني، الذي يتكون من 75 سفينة، لا تغطي سوى 15٪ إلى 20٪ من الحركة الإجمالية للمبادلات، أما باقي النسبة فتقوم بنقلها أساطيل الدول الأخرى.[1]

[1] – التقرير التمهيدي عن المشروع القانوني المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المورخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري – الجزء الأول – صادر عن لجنة النقل والمواصلات والإتصالات السلكية واللاسلكية للمجلس الشعبي الوطني، دورة الخريف 1997، ديسمبر 1997.

مقدمة

تقوم التجارة أساسا على تبادل السلع (التبادل السلعي) بين الأشخاص، سواء كانوا في دولة واحدة أو دول مختلفة، والغالب أن لا يستهلك ما ينتج في المكان ذاته، بل ينقل إلى مكان آخر. ومن ثم فالنقل يعتبر أهم وسيلة من وسائل الإتصال في عصرنا الحالي. هذا الأخير يتنوع بتنوع وسيلته ومجاله.

فقد يكون مجاله الجو، فيتم بواسطة الطائرات، وقد يكون مجاله البر فيتم بواسطة العربات ... إلخ، وقد يكون مجاله البحر ويتم بواسطة السفن.

غير أنه في مجال التجارة - خصوصا الخارجية منها - فإن النقل البحري للبضائع، يشكل النوع الغالب من بين أنواع النقل، ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية.

وتقاس صناعة النقل البحري بمدى تطور صناعة السفن، لذلك تجد الكثير من الحكومات سواء في البلدان المتقدمة أو النامية، تعمل على تنمية وتطوير أساطيلها البحرية التجارية، بغية نقل الجزء الأكبر من تجارتها من وإلى دول العالم الأخرى، بواسطة أسطولها، مما ينقص من تكلفة وما يحققه ذلك من تأثير على ميزان المدفوعات، في حالة قيام السفن الأجنبية بجل عمليات نقل البضائع.

ويشكل النقل البحري للبضائع في الجزائر، رافدا هاما ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية، حيث تتوقف عليه تجارتنا إلى حد بعيد، إذ يساهم في تزويد إقتصادنا الوطني، بالمواد الأولية والمواد النصف المصنعة بشكل كلي وبنسبة 70٪ بالنسبة للمواد الغذائية، وعلى الرغم من ذلك فإن مساهمة أسطولنا الوطني، الذي يتكون من 75 سفينة، لا تغطي سوى 15٪ إلى 20٪ من الحركة الإجمالية للمبادلات، أما باقي النسبة فتقوم بنقلها أساطيل الدول الأخرى.[1]

---

[1] - التقرير التمهيدي عن المشروع القانوني المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري - الجزء الأول - صادر عن لجنة النقل والمواصلات والإتصالات السلكية واللاسلكية للمجلس الشعبي الوطني، دورة الخريف 1997، ديسمبر 1997.

بخلاف ذلك، فعقد النقل البحري للبضائع بمقتضى وثيقة الشحن، يستعمل في النقل على الخطوط الملاحية المنتظمة، أضف إلى ذلك، أن طرفا العقد ليسا في وضع واحد من ناحية القوة الإقتصادية، إذ نجد الناقلين هم الطرف الأقوى إقتصاديا، ذلك أن النقل بمقتضى وثيقة الشحن يسمح للناقل بنقل عدة بضائع (إرساليات) ولشاحنين مختلفين، مما يصعب على أي منهم بمفرده، مواجهة الشروط التي يفرضها ويمليها الناقل في وثيقة الشحن، وخاصة ما تعلق منها بالأجرة، وكذا إعفائه من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة.

هذه الشروط التي كانت جائزة فيما مضى، خاصة شرط الإهمال منها. ألحقت أضرارا بليغة بالشاحنين، أدت بهم إلى المطالبة بالحد منها، هذا الأمر أدى إلى قيام نزاع كبير بين الشاحنين والناقلين، إشتركت فيه فيما بعد شركات التأمين والبنوك. ذلك أن المؤمن حينما يحل محل الشاحن في دعوى المسؤولية، هو أيضا يضار من هذه الشروط، حيث يدفع الناقل بعدم مسؤوليته، وكذا الأمر بالنسبة للبنوك التي تقدم الإعتماد المستندي للشاحن المصدر، يعتمد على إئتمان المستندات الممثلة للبضاعة، وأهمها وثيقة الشحن، فإذا ما تضمنت هذه الأخيرة شروطا للإعفاء من المسؤولية، أصبح الإئتمان ضعيف وغير مجدي.

وقد تضخم النزاع إلى أن أصبحت دولا أطرافا فيه، إنقسمت إلى دول ذات أساطيل كبرى تدافع عن الناقلين، ودول أخرى مصدرة أو مستوردة للبضائع تدافع عن الشاحنين.

وفي خضم هذا الصراع، صدر أول قانون في الولايات المتحدة الأمريكية في 13 فبراير عام 1893. سمي بإسم واضعه "هارتر" للحد من هذه الشروط.

ويرجع السبب في ذلك، إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية كانت تتميز ببحرية تجارية صغيرة، بالقياس إلى تجارتها الخارجية الواسعة ومشحوناتها الضخمة إلى سائر بلاد العالم.

ولقد كان من أهم مزايا قانون هارتر، أنه لم يكن متطرفا في محاربة هذه الشروط، لذلك لاقى إستحسانا عاما، حيث تبنت أحكامه عدة دول أخرى كأستراليا ونيوزلاندا وكندا.[1]

رغم صدور هذا القانون، فإن النزاع قد إستمر بين الشاحنين والناقلين وكذا البنوك وشركات التأمين، إلى غاية عام 1921 حيث عقدت جمعية القانون الدولي، بناء على طلب إنجلترا في سبتمبر 1921 إجتماعا في لاهاي، إجتمع فيه ممثلون للشاحنين والناقلين والبنوك، التي كانت تتدخل في مسائل الإئتمان البحري على البضائع، والعمليات الواردة عليها، وانتهى الإجتماع بوضع قواعد سميت بقواعد "لاهاي".

غير أن هذه القواعد لم تكن حلا موفقا أيضا، ويرجع سبب ذلك أساسا إلى أن هذه القواعد لم تكن ملزمة، إنما يتوقف تطبيقها على إرادة الأطراف، إذ كانت بمثابة سند شحن نموذجي، دعا أصحاب الشأن إلى تحرير سنداتهم على غراره، غير أنه لم يتقدم أحد من الناقلين على الإخضاع له وتطبيقه.

لذلك دعيت الدول إلى مؤتمر دبلوماسي في بروكسل عام 1922، لكي تجعل من هذه القواعد إتفاقية دولية، منقولة عن قواعد "لاهاي" مع بعض من التعديل، وعين المؤتمر لجنة إجتمعت سنة 1923 لم تتمكن من تعديل أي نص.

وأخيرا تم توقيع مشروع الإتفاقية في 25 أغسطس عام 1924 ببروكسل، ويتضمن بروتوكول الإتفاقية أن للدول الموقعة أن تعطيها قوة القانون الداخلي أو أن تتضمن أحكامها قانونا داخليا[2].

---

[1] – د/ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، دون مكان ودار النشر، 1975، ص 189- 190.

[2] – د/ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية، 1969، ص 722-723.

إذ يستعمل كوسيلة قانونية في عملية النقل على الخطوط الملاحية المنتظمة، والتي بموجبها يتم نقل الجزء الأكبر من البضائع، كما يلعب دورا كبيرا أيضا في تسهيل عملية تداول البضائع على ظهر السفن أثناء الرحلة البحرية، وإجراء مختلف العمليات القانونية عليها من رهن، بيع...إلخ، أضف إلى ذلك الدور الذي يلعبه في تنفيذ عقود البيع البحرية.

ومع ذلك، فهذه الأهمية لم تدفع الباحثين لتكريس جهودهم، قصد دراسة الموضوع دراسة وافية، فلم نجد من الدراسات إلا القليل القليل تتعلق بهذا الموضوع في الجزائر. إذن إلى جانب ما سبق كان هذا دافعا لنا للكتابة في هذا الموضوع.

ولعل من المفيد أن نحدد مجال دراستنا بدقة. حيث سنتناول موضوع عقد النقل البحري للبضائع، الذي يتم بموجب وثيقة الشحن في إطار القانون البحري الجزائري وأحكام معاهدة بروكسل لعام 1924، وما جاء بمختلف النصوص الأخرى عند اللزوم.

إذن من خلال هذا، فإن الموضوع يطرح عدة تساؤلات: فما هي الأحكام التي تقررها هذه النصوص؟ وما مدى الحماية التي توفرها للشاحنين؟ ووفقا لذلك هل يؤدي عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن، الدور اللازم لتنفيذ عملية النقل وما يتصل بها؟.

وحتى تكون إجابتنا عن ذلك، إجابة سليمة ووافية نتبع المنهج التحليلي في دراستنا.

وعلى ذلك،فدراستنا لهذا الموضوع تقسم إلى بابين، نتناول في الباب الأول الأحكام المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع، حيث نقسمه إلى ثلاثة فصول: نخصص الأول لدراسة مفهوم العقد وتكوينه، والثاني لدراسة إثبات العقد، أما الثالث فنخصصه لدراسة آثار العقد.

بينما نتناول في الباب الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع. ونقسمه أيضا إلى ثلاثة فصول: ندرس في الأول مدى المسؤولية، وفي الثاني التعويض عن المسؤولية، وفي الثالث دعوى المسؤولية.

الباب الأول

أحكام عقد النقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم:

عقد النقل البحري للبضائع وسيلة قانونية لتنفيد عملية النقل وما يتصل بها من عقود، فهو عقد رضائي يلتزم بموجبه الناقل، بأن ينقل بضائع من ميناء إلى آخر، عن طريق البحر، لحساب شخص ثاني هو الشاحن، الذي يلتزم بدفع الأجرة مقابل ذلك.

ويثبت عقد النقل البحري للبضائع بإعتباره وسيلة قانونية، بوثيقة أساسية في مجال التجارة البحرية هي وثيقة الشحن (سند الشحن)، إلى جانب إمكانية إثباته بوثائق ووسائل أخرى.

والظاهر أن العقد يرتب في ذمة طرفيه إلتزامات يقتضي عليهما تنفيذها وبحسن نية، غير أنه وخلافا للعقود الأخرى، يرتب على عاتق طرف ثالث، لم يكن طرفا عند إبرام العقد إلتزامات ويكسبه حقوقا. هو المرسل إليه.

على هذا الأساس نقسم هذا الباب إلى ثلاثة فصول: حيث نتناول في الفصل الأول مفهوم وتكوين العقد، وفي الفصل الثاني إثبات العقد وأخيرا آثار العقد في فصل ثالث.

الفصل الأول

مفهوم وتكوين عقد النقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم:

من خلال هذا الفصل ندرس مفهوم العقد أو ماهية العقد ، ونعني بذلك إعطاء نظرة عن تعريف عقد النقل البحري للبضائع وتبيان أهم خصائصه وما يمتاز به عن غيره من العقود . كما ندرس فيه أيضا تكوين العقد، بحيث نعرف بأطرافه (أشخاصه وأركانه الأساسية التي لا يقوم بدونها.

وعليه نقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

نتناول في المبحث الأول مفهوم عقد النقل البحري للبضائع، وفي المبحث الثاني تكوين عقد النقل البحري للبضائع.

المبحث الأول

مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

نتناول بالدراسة والتحليل في هذا المبحث تعريف عقد النقل البحري للبضائع وتبيان خصائصه وما يميزه عن غيره من العقود في مطالب ثلاث على التوالي:

المطلب الأول

تعريف عقد النقل البحري للبضائع

بتحليلنا لنص المادة 738 من القانون البحري الجزائري[1]، وكذا نص المادة الأولى "فقرة ب". من معاهدة بروكسل لعام 1924، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن [2]. نجد أن هاتان المادتان لم تعرفا عقد النقل البحري للبضائع.

حيث جاءت الأولى بتبيان أهم إلتزامات طرفي العقد، في حين جاءت الثانية بالنص على مجال تطبيق هذا العقد.

إذن عقد النقل البحري للبضائع، يعرفه البعض بأنه:

"عقد يتعهد فيه الناقل وهو مجهز السفينة، أن يوصل أمتعة أو بضائع، مقابل أجرة يتفق عليها، ويتم النقل بطريق البحر في مدة السفر أو بعضها."[3]

كما يعرف أيضا بأنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل سواء كان مالكا للسفينة أو مجهزها أو مستأجرها بأن ينقل شحنة ما. من ميناء إلى آخر مقابل أجرة".[4]

---

[1] – تنص المادة 738 ق ب على "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر، بإيصال بضاعة معينة، من ميناء إلى آخر. ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة، والمسماة أجرة الحمولة".

[2] – تنص المادة الأولى فقرة "ب" من المعاهدة على " عقد نقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة تكون سند نقل البضائع بحرا، وكذلك ينطبق على سند الشحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة إيجار السفينة إبتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن".

[3] – د/ هشام فرعون، القانون التجاري البحري، حلب، المديرية المكتبية للمطبوعات الجامعية، طبعة ثانية سنة 1985، ص 146.

[4] –د/ عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري –العقود التجارية– الإسكندرية، منشأة المعارف، دون سنة النشر، ص 269.

وعرف أيضا بما يلي " عقد النقل البحري للبضائع هو عقد رضائي، يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل عن طريق البحر بضائع لحساب الشاحن في لقاء الحصول على أجرة"[1].

بالنظر إلى مختلف هذه التعاريف وما جاء بنص المادة 738 ق.ب ونص المادة الأولى فقرة "ي" من معاهدة بروكسل لعام 1924. يمكن تعريفه بتعريف أشمل لإلتزامات طرفي العقد بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع معينة من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن "[2].

من خلال ما سبق من تعاريف وما نص عليه في المادة 738 ق.ب.ج ونص المادة الأولى فقرة "ب" من معاهدة بروكسل لعام 1924، نستنتج جملة من العناصر الأساسية وتتمثل في:

1- عملية النقل تتم بعقد:

العقد وفقا لنص المادة 54 قانون مدني جزائري[3] هو "إتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين ، بمنح أو فعل أو عدم فعل شيئ ما".

إذا فوفقا للشريعة العامة، فإن عقد النقل البحري كعقد ينطبق عليه هذا التعريف. فما المقصود بالنقل؟

النقل هو التغيير المكاني للشيء، بمعنى نقله من مكان إلى آخر (نقل بضائع من مكان إلى آخر).

2- البضائع:

لقد حددت المادة الأولى فقرة "جـ" من معاهدة بروكسل لعام 1924، البضائع التي تدخل ضمن مجال تطبيقها.

---

[1] - د/ جلال وفاء البدري محمدين، المبادئ العامة في القانون التجاري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995، ص 325.

[2] - د/ مصطفى كمال طه، القانون البحري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1998، ص 242.

[3] - الأمر رقم 75-58 المؤرخ في20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية عدد 78، الصادرة بتاريخ 24 رمضان عام 1395 الموافق 30 سبتمبر سنة 1975.

إذ تنص على أن البضائع هي " الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة".

إذن من خلال هذا النص، نجد أن الحيوانات الحية والمشحونات التي تنقل على ظهر السفينة وفقا لشروط معينة سنبينها لاحقا،لا تدخل ضمن البضائع التي تطبق عليها أحكامها.

أضف إلى ذلك أن نص المادة جاء بعدة عبارات متداخلة وغير واضحة. فماذا يقصد بالأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع.

أعتقد أن واضعوا المعاهدة وفقا لهذه الصياغة، حاولوا أن يوسعوا من مفهوم البضائع لتشمل كل ما يمكن نقله.

بخلاف المشرع الجزائري الذي لم يستثني من مجال تطبيق أحكام القانون البحري لا الحيوانات الحية ولا بضائع السطح (التي تشحن على سطح السفينة).

3- بطريق البحر:

أي متى يعتبر النقل بحريا:

إنه للحكم على ذلك يستوجب النظر إلى أداة النقل ومكان الرحلة، [illegible] تم بواسطة سفينة نقل بضائع فإنه يعد نقل بحري، مضافا إلى ذلك أن تتم [illegible] في البحر، هذا إذا كان النقل بسيطا، أي يتم كله في البحر. غير أنه في بعض الأحيان قد تكون عملية النقل عملية مركبة وهو ما يعرف بالنقل المختلط، بحيث يتم جزء منه في البحر وجزء منه في البر أو الجو.

مثال ذلك: كأن ترسل بضاعة ممثلة في "تمر دقلة نور" من مصدر جزائري إلى مستورد فرنسي بمرسيليا، إذ يقوم المصدر الجزائري بنقل البضاعة من مدينة بسكرة إلى ميناء عنابة عن طريق البر، ثم تنقل عن طريق البحر من ميناء عنابة إلى ميناء مرسيليا.

ففي هذا المثال لا يخلو الأمر من أحد الفرضين : فإما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري والناقل البري كل منهما على حدى، وهنا يوجد عقدان مستقلان تسري على كل منهما الأحكام الخاصة به.

وقد يبرم الشاحن عقدا واحدا مع الناقل البحري أو البري على نقل البضاعة في المرحلة كلها. وهنا نتساءل عن الأحكام القانونية التي تحكم هذا العقد.

فهل نطبق قواعد النقل البري على المرحلة البرية من تنفيذ العقد وقواعد النقل البحري على المرحلة البحرية، أم نخضع العقد كله في جميع مراحله لقواعد واحدة ؟.

لقد وضع المشرع الجزائري في المادة 769 من القانون البحري حلا لهذا الإشكال، حيث تنص المادة على أنه "يسري القانون الخاص بكيفية النقل المطبق وذلك بالنسبة لأجزاء النقل الذي لا يتم بالطريق البحري". بمعنى أن القانون البحري يطبق على المرحلة البحرية من العقد، أما الأجزاء الأخرى فيطبق عليها قانونها، فإذا كان الجزء من الرحلة بري فيطبق عليه القانون التجاري، وإذا كان جوي فيطبق عليه الأحكام التي تحكم هذا النوع من النقل.

وقد يكون النقل البحري متتابعا وهو الذي يقوم به عدة ناقلين بحريين . مثال ذلك : كأن ترسل بضاعة من ميناء عنابة إلى ميناء سويدي ، ولا يوجد خط بحري مباشر، فيتم النقل في هذه الحالة على مرحلتين:

من ميناء عنابة إلى ميناء مرسيليا مثلا، ثم من ميناء مرسيليا إلى الميناء السويدي على سفينة أخرى. فيا ترى هل يبرم عقدان لنقل بضاعة واحدة أم يبرم عقد واحد ؟

للإجابة عن هذا التساؤل نقول أنه، إذا كانت السفينة الثانية مالكها الناقل الأول فلا صعوبة في الأمر إذ لا يكون إلا عقد واحد، بحيث يجوز مسافنة البضاعة من سفينة إلى أخرى خلال توقف الرحلة البحرية.

أما إذا كات السفينة الثانية غير مملوكة للناقل الأول، فإن الشاحن يكون مضطر إلى التعاقد مع الناقل الثاني، غير أنه يمكن للشاحن أن يعهد إلى الناقل الأول بأن يتعاقد لحسابه في ميناء تغيير السفينة مع الناقل الثاني، وفي هذه الحالة تكون للناقل الأول صفتان:

صفته كناقل في الحالة الأولى، وصفة الوكيل بالعمولة للنقل في الحالة الثانية. إلا أن العمل جرى على أنه في هذه الأخيرة يصدر الناقل الأول وثيقة شحن (سند شحن) واحدة لكل العمليات، يذكر فيها ميناء التفريغ النهائي وتسمى هذه الوثيقة "وثيقة

الشحن المباشرة". الذي نظم المشرع الجزائري أحكامها في المواد من 764 إلى 768 قانون بحري، بخلاف أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 التي لم تنظمها ولم تنص على أحكام خاصة بها.

4- بإيصال بضاعة من ميناء إلى أخر (التغيير المكاني للبضاعة):

بمعنى أن يحرك الناقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر عن طريق البحر.

5- أجرة النقل

وهي مقابل قيام الناقل بـ إلتزاماته، أو هي المكافأة على حد تعبير المشروع.

6- طرفا العقد:

طرفا العقد الأساسيين هما الشاحن من جهة والناقل من جهة أخرى.

إذن من خلال تعريفنا لعقد النقل البحري للبضائع وتحليلنا لهذه العناصر الأساسية، يمكن إستخلاص مجموعة من الخصائص التي يتميز بها عقد النقل البحري للبضائع. على هذا الأساس نتناول في المطلب الثاني خصائص عقد النقل البحري للبضائع.

المطلب الثاني:

خصائص عقد النقل البحري للبضائع

يتميز عقد النقل البحري للبضائع بعدة خصائص هي:

أولا: عقد رضائي:

عقد النقل البحري للبضائع لا يعتبر عقدا شكليا ولا عقدا عينيا. وإنما هو عقد رضائي ينعقد بمجرد تراضي المتعاقدين، أي إقتران (تطابق) الإيجاب والقبول. فالتراضي وحده هو الذي يكون العقد[1].

---

[1] – د/ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني – نظرية الإلتزام بوجه عام – نظرية الإلتزام، الجزء الأول، بيروت، دار إحياء التراث العربي، دون سنة النشر، ص 150.

– أنظر أيضا. د/ علي جمال الدين عوض، (القضاء البحري الحديث في مسائل الشحن والتفريغ)، مجلة القانون والإقتصاد، العددان الثالث والرابع، السنة الخامسة والعشرون، سبتمبر وديسمبر 1955، ص 451.

ثانيا: عقد ملزم للجانبين:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة للجانبين، إذ ينشأ إلتزامات متقابلة في دمة الطرفين، فيلتزم الناقل أساسا بنقل البضاعة ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة.

ثالثا: عقد معاوضة:

المقصود بعقد معاوضة هو العقد الذي يحصل فيه كل من المتعاقدين على مقابل ما يقدمه [1].

وعليه فعقد النقل البحري للبضائع يعتبر من عقود المعاوضة، إذ أن الناقل لا ينقل بضائع الشاحن مجانا بل يكون بمقابل (أجرة النقل).

رابعا: عقد فوري:

العقد الفوري هو العقد الذي لا يكون الزمن عنصرا جوهريا فيه، فيكون تنفيده فوريا ولو تراخى التنفيد إلى أجل أو آجال متتابعة[2].

وهو ما ينطبق على عقد النقل، إذ يعتبر عقد فوري وليس عقد زمني وإن كان تنفيذه يستمر وقتا معينا، فهذا لا يؤدي إلى إعتباره عقد زمني، فالزمن هنا عنصر عرضي لا عنصرا جوهريا.

خامسا: عقد النقل البحري للبضائع عقد إذعان:

الواقع أن الناقل والشاحن ليسا على قدم سواء من ناحية القوة الإقتصادية مما يؤثر القوة التفاوضية لكل منهما. ومن ثم يجب أن يحضى الشاحن في هذا الصدد بحماية القانون وأن تمتد هذه الحماية إلى حامل سند الشحن.

ذلك أن الحاصل عملا أن وثائق الشحن يجري إعدادها سلفا بمعرفة شركات الملاحة وفق عقود نموذجية مطبوعة، ولا يكون للشاحنين حرية مناقشتها أو تعديل شروطها، وعلى الشاحن إما أن يقبل التعاقد على الوجه الذي فرضه الناقل أو لا يتعاقد بالمرة.

---

[1] – د/ محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني – النظرية العامة للإلتزام – الجزء الأول، (مصادر الإلتزام، التصرف القانوني، العقد والإرادة المنفردة)، عين مليلة، الجزائر، دار الهدى، الطبعة الأولى 1992-1993، ص 65.

[2] – د/ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 166.

وحتى في حالة وجود أكثر من ناقل في الميناء، فإن الشاحن يضل عاجزا عن مفاوضة أي منهم في شروط وثيقة الشحن، نظرا للتشابه بين شروط الناقلين وأجور النقل التي يتفقون عليها في المؤتمرات البحرية[1].

مضافا إلى ذلك مسألة إحتكار هذا النوع من النشاط البحري من طرف شركات كبيرة أو تابعة للدولة (القطاع العام)، كما هو الحال قبل رفع الإحتكار من طرف المشرع في تعديله للمادة 571 ق،ب،ج ، حيث كانت الشركات الوطنية ممثلة في الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM)[2] والشركة الوطنية للنقل البحري للمحروقات والمواد الكيمياوية.[3]

إذن رفع الإحتكار بموجب المادة 43 من قانون 98-05 المعدلة للمادة571 ق ب، وفتح المجال أمام الأشخاص الطبيعيين والمعنويين (الإعتباريين) لإستغلال خدمات النقل البحري، الذي يكون عن طريق إمتياز. وعليه فإن عقد النقل البحري للبضائع يعتبر عقد إدعان.

---

[1] - د/ صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة (دراسة مقارنة في القانون البحري)، بيروت، الدار الجامعية للطباعة والنشر، ص 186-187.

[2] - وفقا لقانونها الأساسي المعدل بموجب المرسوم رقم 82 - 279 المؤرخ في 24 شوال عام 1402 الموافق 14 غشت سنة 1982، يعدل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، الجريدة الرسمية عدد 33، الصادرة بتاريخ 27 شوال عام 1402 الموافق 17 غشت سنة 1982. والذي تم تعديله بموجب المرسوم رقم 87 - 154 المؤرخ في 18 ذو القعدة عام 1407 الموافق 14 يوليو سنة 1987، الجريدة الرسمية عدد 29، الصادرة بتاريخ 19 ذو القعدة عام 1407 الموافق 15 يوليو سنة 1987.

[3] - مرسوم رقم 82 - 282 المؤرخ في 24 شوال عام 1402 الموافق 14 غشت 1982، يتضمن إنشاء الشركة الوطنية للنقل البحري للمحروقات والمواد الكيمياوية، الجريدة الرسمية عدد 33، الصادرة بتاريخ 27 شوال عام 1402 الموافق 14 غشت 1982

6- عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري وهو ما جاء بنص المادة الثانية قانون تجاري جزائري[1]، وأكدته المادة الرابعة من الأمر رقم 96-27 [2]، حيث تنص على أنه "... كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية ...".

من خلال خصائص العقد وأهم عناصره السابق تحليلها، نقول بأن عقد النقل البحري للبضائع يتميز عن غيره من العقود من عدة جوانب، وعليه نتناول في مطلب ثالث تمييزه عن غيره من العقود.

المطلب الثالث

تمييزه عن غيره من العقود

أولا: تمييزه عن عقد الوكالة

لقد عرفت المادة 571 ق.م.ج الوكالة بما يلي:

" الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل أو بإسمه".

إذن الوكالة هي "حلول إرادة شخص معين يسمى النائب (الوكيل) محل إرادة شخص آخر هو الأصيل في إنشاء تصرف قانوني تتصرف آثاره إلى ذمة الأصيل لا إلى ذمة النائب"[3].

فمن خلال تعريف عقد الوكالة وتعريفنا لعقد النقل البحري للبضائع، يتبين أن عقد النقل يختلف عن عقد الوكالة، ذلك أن عقد النقل ينشئ إلتزامات أو آثار على عاتق طرفيه (الناقل والشاحن) إذ يجب عليهما تنفيذها، في حين أن عقد الوكالة لا يرتب في

---

[1] - الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية عدد 101، الصادرة بتاريخ 16 ذو الحجة عام 1395 الموافق 19 ديسمبر 1975.

[2] - أمر رقم 96-27 مورخ في 28 رجب عام 1417 الموافق 09 ديسمبر سنة 1996 يعدل ويتمم الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية عدد 77، الصادرة بتاريخ 30 رجب عام 1417 الموافق 11 ديسمبر 1996.

[3] - د/ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 143.

ذمة الشخص الذي أوكل لإبرامه أي إلتزامات تتعلق بتنفيذ العقد، بل آثار العقد تتصرف إلى الموكل.

من جهة أخرى الوكالة قد تكون مجانية بينما عقد النقل لا يكون النقل فيه مجانا، بل بمقابل وهو أجرة النقل التي يتحملها الشاحن.

أضف إلى ذلك أن الوكيل في عقد الوكالة يقوم بعمل قانوني، بينما الناقل أساسا يقوم بعمل مادي وهو نقل البضاعة من ميناء إلى آخر [1].

ثانيا : تمييزه عن عقد الوديعة

لقد عرفت المادة 590 ق.م.ج. الوديعة بأنها :

" الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولا إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة وعلى أن يرده عينا".

من خلال هذا التعريف واضح أن عقد النقل البحري للبضائع يختلف عن عقد الوديعة ، إذ أن الوديعة قد تكون مجانية في حين أن النقل يكون بمقابل أجرة. مضاف إلى ذلك أن عقد الوديعة يقتضي فقط حفظ الشيء المودع، بينما في عقد النقل، الناقل لا يحفظ الشيئ وإنما يقوم بنقله من ميناء إلى آخر.

ثالثا: تمييزه عن عقد تقديم خدمات

يختلف عقد النقل البحري للبضائع عن عقد تقديم خدمات، ويمكن تبيان ذلك من خلال تمييزه عن عقد العمل كأهم مثال عن عقد تقديم خدمات.

فعقد العمل يعرف بأنه "إتفاق يلتزم بموجبه أحد الأشخاص بالعمل لحساب شخص آخر صاحب عمل وتحت إشرافه وتوجيهه لمدة محددة أو غيرمحددة مقابل أجر معين ومحدد سالفا"[2].

إن أهم ما يميز عقد النقل البحري للبضائع عن عقد العمل هو علاقة التبعية، إذ أن العامل في عقد العمل يقوم بتقديم عمله وهو خاضع لرب العمل ويعمل تحت إشرافه وإدارته.

---

[1]- A, ZAHI , droit des transports, T1, (cadres juridiques et institutionnels - contrat de transport de marchandises), Alger, Office des publications universitaires, 1991, P 57.

[2] – د/ أحمية سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992، ص 77.

بينما في إطار عقد النقل البحري للبضائع فإن الناقل مستقل تماما عن الشاحن في تنفيذ إلتزاماته، فهو لا يعمل تحت إشرافه ومراقبته، فكل منهما له مركزه الخاص وليس لأحدهما أن يوجه ويراقب الآخر، المهم أن كل طرف ملزم فقط بتنفيذ إلتزاماته التعاقدية.

رابعا: تمييزه عن عقد إجارة الإشياء

عقد النقل البحري للبضائع الذي يتم بموجب وثيقة الشحن الشاحن لا يستأجر السفينة، بل يعهد بالبضائع إلى الناقل بنقلها مقابل حصوله على وثيقة شحن وفقا لما سنبينه لاحقا.

وعليه فالناقل لا يقتصر دوره على تقديم السفينة للمتعاقد معه لينتفع بها، بل يلتزم أيضا بتحقيق هدف وهو توصيل البضائع وتسليمها في المكان المتفق عليه.

ما يمكن قوله إجمالا أن عقد النقل البحري للبضائع إنطلاقا من عناصره المميزة له وما يتميز به من خصائص تجعله يختلف عن غيره من العقود، مضافا إلى ذلك أن تكوينه ذو طبيعة خاصة.

على هذا الأساس نتناول في مبحث ثاني تكوين عقد النقل البحري للبضائع.

المبحث الثاني

تكوين عقد النقل البحري للبضائع

عقد النقل البحري للبضائع كسائر العقود يقوم على أركان أساسية، تتمثل بخاصة في الرضا والمحل وأجرة النقل. غير أنه من المفيد أولا التعريف بأطراف العقد.

المطلب الأول

ـراف العقد (أشخاصه)

عقد النقل البحري للبضائع عقد تتعدد فيه العلاقات القانونية، فالأصل في هذا العقد أنه يبرم بين طرفين هما الشاحن أو المرسل والناقل، ولكن قد يتدخل في هذا العقد شخص ثالث وهو المرسل إليه تمتد آثار العقد إليه.

أولا: الشاحن

هو مالك البضاعة أو هو الذي يطلب نقل البضائع خاصة به أو خاصة بشخص آخر من ميناء إلى آخر[1]. فالشاحن قد يكون شخصا طبيعيا وقد يكون شخصا معنويا خاصا أو عاما.

والعمل البحري جرى على أن الشاحن يمكنه أن يبرم عقد النقل البحري هو بصفة مباشرة مع الناقل، أو أن يتولى هذه العملية بالنيابة عنه وكيله الذي يكون مسؤولا أمامه عن تنفيذ العقد وهو ما يعرف بوكيل الشحنة.

ثانيا: الناقل

هو الطرف الثاني في عقد النقل وهو الذي يقع على عاتقه تنفيد عملية النقل التي هي الهدف من إبرام عقد النقل[2].

---

[1]- Albert Boyer, transports maritimes, (transport de marchandises par mer, transport sous connaissement- Nature de contrat- Formation et rupture de contrat), juris classeur, commercial, Fascicule (C), page 4 . n° 17, A.1970.

[2] – د/ رضا عبيد، القانون التجاري، دون مكان ودار النشر، طبعة 5، 1984، ص 341.

وقد حددت معاهدة بروكسل لعام 1924 الناقل حيث جاء في المادة الأولى فقرة "أ" "الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل".

فمالك السفينة يستقل التشريع في كل دولة بتحديد من يكون مالكا للسفينة والشروط الواجب توافرها فيه وكيفية إنتقال الملكية.

المشرع الجزائري عرف مالك السفينة في المادة 47 من القانون البحري حيث جاء فيها : "كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة بإسمه ومستغلة منه ".

وعادة مالك السفينة هو الذي يقوم بتجهيزها أي تهيئتها للقيام بالرحلة البحرية. كما أن الناقل قد يكون مستأجرا للسفينة فقط ولكنه مرتبط مع الشاحن بعقد النقل.

ب- العمل البحري من بين أنواع تأجير السفن التأجير العاري والتأجير الزمني.

ففي التأجير العاري (غير المجهز) يقوم المستأجر بتجهيز وتطقيم السفينة، كما يقوم بإبرام عقود النقل بموجب وثائق الشحن مع العديد من الشاحنين. بينما في التأجير الزمني يقوم مالك السفينة بتجهيز وتطقيم السفينة.

وفي هذين النوعين من الإيجار فالمستأجر الذي يكون قد تعاقد مع الشاحن على نقل البضائع، يجب أن يعتبر طبقا لنصوص المعاهدة بمثابة ناقل، فكل الإلتزامات والإعفاءات المتعلقة بالناقل تطبق عليه[1].

والناقل قد يكون شخصا معنويا عاما أو خاصا وحتى أنه قد يكون شخصا طبيعيا. وهو ما جاء به القانون رقم 98-05 السابق الإشارة إليه في مادته 43 المعدلة للمادة 571 قانون بحري والمادة 44 من قانون 98-05 والمعدلة للمادة 649 ق بحري.

بحيث فتح المشرع إستغلال خدمات النقل البحري للأشخاص الإعتبارية الخاصة والأشخاص الطبيعية، ويكون ذلك بناء على إمتياز يمنح لهم على أساس دفتر الشروط.

إذ تنص المادة 43 من قانون 98-05 على أنه "تعدل أحكام المادة 571 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المذكورة أعلاه بأحكام المواد 571

---

[1] - د/ أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقا لمعاهدات بروكسل وتعديلاتها، القاهرة، مطبعة الأطلس، 1981، ص 13.

- 1 إلى 571 - 3 الآتية: ... المادة 571 - 2: يمنح الإمتياز على أساس دفتر شروط وفقا للشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم.

يفضي الإمتياز في جميع الحالات إلى دفع حقوق ...".

إلى حين إنشاء شركات خاصة وتدخل أشخاص طبيعيين لإستغلال خدمات النقل البحري للبضائع فإن القائم بعمليات النقل هما الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM - CNAN) والشركة الوطنية للنقل البحري الخاص بالمحروقات والمواد الكيمياوية.

ثالثا: المرسل إليه

عندما يبرم الشاحن عقد نقل بضاعة ما مع الناقل، فإنه إما أن يتعاقد لحسابه كما لو كان يريد إرسال البضاعة إلى وكيله أو فرع له، وفي هذه الصورة يكون الشاحن والمرسل إليه شخص واحد.

وإما أن يكون الشاحن بائعا للبضاعة ويقوم بإرسالها إلى المشتري (المشتري هو المرسل إليه)[1]، في هذه الصورة يكون في عقد النقل البحري شخص ثالث لم يكن طرفا أساسيا عند إبرام العقد الذي قام بين الشاحن والناقل.

ويتم تعيين المرسل إليه في وثيقة الشحن وفقا لما نصت عليه المادة 784 قانون بحري كما يلي:

" أ " عندما تكون وثيقة الشحن إسمية: إسم الشخص في وثيقة الشحن.

" ب " عندما تكون وثيقة الشحن لأمر : الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره وفي حالة تحويل الوثيقة آخر مظهر له.

" ج " عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها : الشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول.

---

[1] - د/ محمود سمير الشرقاوي، (مركز المرسل إليه في سند الشحن)، مجلة القانون والإقتصاد، سنة 37 في مارس 1967، ص 69.

المطلب الثاني

الرضا

تنص المادة 59 ق م ج. على أنه "يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية".

من خلال هذا النص وكسائر العقود فإن عقد النقل البحري للبضائع ولإنعقاده لا بد لطرفيه أن يعبرا عن إرادتهما، وذلك بإبداء إيجاب وقبول وأن يحصل توافق وتطابق بينهما، بالإضافة إلى ورود إرادتهما خالية من عيوب الإرادة (الرضا)، إذ أن المشرع وكذا واضعوا المعاهدة قد أباحا للناقل أو ممثله القانوني، إذا وجد بضائع تم تحميلها وشحنها دون علم منه إذ لو علم بها لما قبل شحنها وأخذها في عهدته ونقلها، بأن ينزلها من السفينة في أي مكان أو يقوم بإتلافها أو يجعلها غير ضارة هذا إذا كانت البضاعة قابلة للإشتعال أو الإنفجار أو نظرا لخطورتها، كل ذلك دون أن يتحمل أي تعويض بل الأكثر من ذلك فإن الشاحن يكون مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها [1].

غير أن الملاحظ عمليا، وكما سبقت الإشارة إليه، هو أن الشاحن في عقد النقل البحري لا يستطيع مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل، إذ يكون مضطرا لقبولها، مما يجعل عقد النقل البحري من قبيل عقود الإدعان، التي يقتصر القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها [2].

وبما أن عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري، فإنه يستوجب على طرفيه أن يتمتعا بالأهلية التجارية كاملة، وفقا لنصوص القانون المدني والقانون التجاري.

---

[1] - المادة 738 ق ب، والمادة 03 فقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924.

[2] - د/ عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري -في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه- الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، 1996، ص 47.

المطلب الثالث

المحـــــل

المحل هو الركن الثاني الذي يستوجب وجوده عند إبرام العقد، فالمحل أو محل الإلتزام كما يعرف هو "الشيء الذي يلتزم المدين القيام به". والمدين يلتزم إما بنقل حق عيني أو عمل أو الإمتناع عن عمل [1].

والمحل في عقد النقل البحري للبضائع هو قيام الناقل بعمل يتمثل في نقل بضاعة من ميناء إلى آخر، ويشترط فيه عدة شروط[2]:

1- أن يكون محل العقد نقل بضائع غير ممنوعة (لا يخالف نقلها النظام العام)، فالإتفاق على نقل المخدرات مثلا، يكون مخالفا للنظام العام ومن ثمة يكون الإتفاق (العقد) باطلا بطلانا مطلقا.

2- يجب أن يكون محل العقد من المنقولات المادية، إذ أن غير المنقولات المادية لا يمكن نقلها دون ضرر، مثلا العقارات.

3- يشترط في محل العقد أيضا أن يكون معلوما لدى كل من الناقل والشاحن.

المطلب الرابع

أجـــرة النـــقـــل

تعرف أجرة النقل بأنها "المبلغ الذي يلتزم الشاحن دفعه للناقل مقابل إلتزام هذا الأخير بنقل البضاعة" [3].

ودفع أجرة النقل هو أهم إلتزام يلتزم به الشاحن اتجاه الناقل، إذ الناقل لا يقوم بنقل بضائع الشاحن مجانا.

ما نلاحظه أن المشرع الجزائري لم يحدد كيفية تحديد أجرة النقل، وإنما إكتفى بتحديد الملتزم بدفعها فقط [4]. حيث تنص المادة 797 ق.ب على أنه "تترتب على

---

[1] - د/ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 375.

[2] - د/ سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1994، ص 197.

[3] - د/ على جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 677.

[4] - د/ سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 248.

الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب إتفاقية الأطراف ..."

من خلال النص نجد أن المشرع أعطى للأطراف حرية تقدير وكيفية دفع الأجرة، وذلك وفقا لنوع وطبيعة البضاعة.

ما يمكن قوله أنه كان من الضروري وضع معايير معينة تقدر على أساسها أجرة النقل، حتى يوفر المشرع حماية أكبر للشاحنين في مواجهة الناقلين.

من ذلك أنه تحدد على أساس الوزن أو الحجم أو حسب الوزن والحجم معا، مثلا الخشب، أو تحدد حسب عدد الوحدات المشحونة أو على أساس قيمة البضاعة. فهذه معايير وإن كانت عمليا يتعامل بها إلا أنه من الضروري تنظيمها بنصوص قانونية.

إذا قام العقد صحيحا مستوفيا لجميع أركانه فإنه يكون منتجا لآثاره، ومن ثمة يكون لأطرافه الإعتماد عليه للمطالبة بحقوقهم، إذ يكون للناقل بناء على العقد وعند تمام تنفيذ إلتزاماته المطالبة بدفع الأجرة وغيرها من المصاريف المستحقة، وبالمقابل يكون للشاحن بموجبه المطالبة بحقوقه، كما يمكن للغير الذي يكون له أن يحتج به على طرفيه. فيطرح التساؤل كيف يثبت عقد النقل؟

على هذا الأساس نتناول في الفصل الثاني إثبات عقد النقل البحري للبضائع.

الفصل الثاني

إثبات عقد النقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم :

قلنا سالفا أن عقد النقل البحري للبضائع عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادتي الطرفين ودون ما حاجة لإجراء لاحق، إذ لا يشترط لإنعقاده شكل خاص[1]. مضافا إلى ذلك أنه عقد تجاري يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات، وفقا لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.

غير أن إفراغ محتوى العقد في محرر أمر ضروري، نظرا لما يتضمنه من بيانات تفصيلية عن البضاعة ومواعيد وشروط نقلها ومقدار الأجرة المتفق عليها، و غيرها من البيانات التي لا يتصور إثباتها إلا بمثل هذه المحررات (يصعب إثباتها).

و قد درج العمل على إفراغ هذا العقد في محرر يدعى "وثيقة الشحن" "CONNAISSEMENT"، هذه الوثيقة تعد دليلا مكتوبا لإثبات العقد، بالإضافة إلى إمكانية إثباته بوثائق أخرى (وثائق النقل الأخرى) وكذا بمختلف وسائل الإثبات.

و عليه يمكننا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، مبحث أول نخصصه لإثباته بوثيقة الشحن (سند الشحن) والمبحث الثاني لإثباته بوثائق و وسائل أخرى.

---

[1] – د/ حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1983، ص 85.

المبحث الأول

إثباته بوثيقة الشحن (سند الشحن)

وثيقة الشحن هي اهم وثيقة يثبت بها عقد النقل البحري للبضائع الذي يتم بموجب وثيقة الشحن.

المطلب الأول

التعريف بوثيقة الشحن

و نتناول في هذا المطلب المسائل التالية:

أولا: تعريف وثيقة الشحن

لقد نظم المشرع الجزائري وثيقة الشحن في القانون البحري بالموّاد من 748 إلى 769، ولكنه لم يورد لها تعريفا ونفس الشيء فيما يتعلق بمعاهدة بروكسل لعام 1924.

غير أنه من خلال نص المادة 748 و749 ق ب وكذا المادة 03 فقرة ثالثا من معاهدة بروكسل، نقول بأنها إيصال أو محرر يقوم الناقل أو ممثله، بالتوقيع عليه وتسليمه إلى الشاحن، وذلك عند تمام عملية شحن ووضع البضاعة على ظهر السفينة.

وعرف بأنه عبارة عن "إيصال يحرره ربان السفينة المنقول عليها البضاعة يحرره ويسلمه للشاحن كدليل على إستلامه البضاعة وشحنه لها على السفينة"[1].

ثانيا : بيانات وثيقة الشحن[2]

لقد نصت المادة 748 ق ب والمادة 03 فقرة ثالثا من المعاهدة[3] على أنه "بعد إستلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن

---

[1] – د/ حسين النوري، سند الشحن، القاهرة، مكتبة عين الشمس، دون سنة النشر، ص03.

[2] – أنظر الملحق الثاني من الرسالة.

[3] – تنص المادة 03 فقرة ثالثا من معاهدة بروكسل لعام 1924 "على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد إستلام البضائع وأخذها في عهدته أن يسلم إلى الشاحن بناءا على طلب الشاحن، سند شحن يتضمن مع بياناته..."

تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع وعناصر الرحلة الواجب إتمامها، وأجرة الحمولة الواجب دفعها". إذاً من خلال النص يتبين لنا مجموعة من البيانات:

1- هوية الأطراف:

أ – إسم الشاحن وعنوانه.

ب – إسم وعنوان الناقل وصفته (مالكا للسفينة أو مستأجرا لها). وإذا لم يذكر إسمه عد مجهز السفينة هو الناقل.[1]

جـ- إسم الربان ومحل إقامته. وإن كان هذا البيان يتغافل عنه نظرا لأن الربان هو الذي يوقع على الوثيقة، ومن ثمة سوف يعرف بهويته.

د- إسم وعنوان المرسل إليه: وتسمى في هذه الحالة وثيقة شحن إسمية. وإن كان هذا البيان أيضا غير ضروري إذا كانت الوثيقة محررة لحاملها أو لأمر.

2- عناصر الرحلة الواجب إتمامها :

يقصد بعناصر الرحلة أساسا ميناء الشحن وميناء التفريغ والطريق الذي من الممكن إتباعه وتواريخ الإنطلاق والوصول ... إلخ.

3- أجرة الحمولة:

أي أن وثيقة الشحن يجب أن تتضمن قيمة الأجرة المتفق عليها، وإذا أغفل طرفا العقد هذا البيان، فيفترض أن المتعاقدان أرادا إتباع السعر الذي جرت عليه العادة بالنسبة لمثل هذه البضاعة.

4- بيان إسم السفينة وتاريخ التحميل:

ويكون ذلك بعد تحميل البضاعة وشحنها على ظهر السفينة، حيث يمكن للشاحن أن يطالب بتضمين وثيقة الشحن عبارة "مشحونة"، حسب ما تنص عليه المادة 751 ق ب "يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة، أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة "مشحونة" وكذلك إسم السفينة وبيان وتاريخ التحميل".

---

[1] – أنظر قرار صادر عن المجلس الأعلى، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 39957، بتاريخ 1989/07/09 بين (شركة ش. ص) ضد (ش. ج. ت. ن)، المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1991 عدد 01، ص 71-75.

غير أنه بالنسبة لإسم السفينة قد لا يكون ضروريا، لأن الشاحن في معظم الأحيان لا يهمه أن تنقل بضائعه على سفينة معينة بالذات، إذ غالبا ما يترك للربان حرية النقل على سفينة تعين فيما بعد.

بخلاف المرسل إليه الذي يكون له فائدة في ذكر إسم السفينة في وثيقة الشحن، حيث يتمكن من معرفة ميعاد وصولها، أضف إلى ذلك أنه في حالة هلاك السفينة (غرقت مثلا) يمكنه معرفة ما إذا كانت البضاعة التي ينتظر تسلمها، محمولة على تلك السفينة أم لا.

5- تعيين البضاعة المشحونة:

لقد حددت المادة 752 ق.ب والمادة 03 فقرة ثالثا (أ، ب، ج) من معاهدة بروكسل لعام 1924، ما يجب ذكره من بيانات أساسية تعرف بالبضاعة المشحونة.

من ذلك العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بهذه البضائع والتي يقدمها الشاحن كتابة قبل البدء في تحميل البضائع، ويكون ذلك إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

كذلك يجب أن تتضمن عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها حسب كل حالة، مضافا إلى ذلك الحالة والتكييف الظاهران للبضاعة.

ما تجب ملاحظته هو أن البيانات الخاصة بالبضاعة وفقا لنص المادة 752 ق ب والمادة 03 فقرة ثالثا (أ ، ب ، ج) من المعاهدة تعتبر بيانات إلزامية، وذلك بالنظر لصيغة الوجوب التي تضمنتها المادة حيث جاء فيها:

"يجب أن تتضمن وثيقة الشحن ... ".

غير أن التساؤل الذي يطرح: ما هو الجزاء المترتب على تخلف أحد هذه البيانات؟

إن تخلف أحد هذه البيانات لا يؤدي أو لا يترتب عليه بطلان السند وعدم صلاحيته، إذ يجوز أن يضاف إليها ويجوز الإغفال فيها[1]. ذلك بالنظر للأحكام المنظمة لوثيقة الشحن سواء في معاهدة بروكسل لعام 1924 أو في القانون البحري،

---

[1] - د/ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 272.

لا نجد نصا يبطل أو يجعلها غير صالحة في حالة تخلف أحد البيانات،ما عدا ما تعلق بالبضاعة.

كما أن الشاحن تقوم مسؤوليته إذا ذكر بيانات خاطئة أو كاذبة، ذلك أن ذكرها يكون على أساس التصريح الكتابي للشاحن، ومن ثمة فالشاحن ضامن صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع، ويكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه الجوانب، غير أن مسؤولية الشاحن على هذا الأساس لا تؤدي إلى رفع مسؤولية الناقل اتجاه الغير عن الإلتزامات المترتبة عن العقد.[1]

على هذا الأساس، هل يجوز للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن تحفظات على هذه البيانات؟.

إن تعيين البضائع المشحونة ليس بالأمر اليسير عمليا، ذلك أنه يجب أن يتم شحن البضائع وإعدادها بسرعة حتى لا تظل موضوعة على رصيف الميناء، وما ينتج عنه من مصاريف، وأيضا حتى لا تتعطل السفينة عن السفر.

لذلك درج العمل البحري على أن تدون في وثائق الشحن البيانات المتعلقة بالبضائع التي يقدمها الشاحن كتابة عند تسليمها إلى الناقل، كما هي دون أن يقوم الناقل أو الربان بالتحقق من صحتها.

وينص في وثيقة الشحن على أن البيانات الخاصة بالبضاعة حسب قول "الشاحن أو غير معتمدة"، أو أن البضاعة مجهولة الوزن أو المقدار أو المقياس أو المحتويات أو الحالة أو القيمة [2].

ومعلوم أن وثيقة الشحن هي حجة أو دليل إثبات بما ورد فيها من بيانات إلى أن يثبت العكس، وعليه فإن البيانات الخاصة بالبضاعة الواردة بوثيقة الشحن لا تكون لها قيمة وحجية في الإثبات، مما يؤدي إلى إضعاف قوتها في الإثبات وينقص من قيمتها الإئتمانية إلى حد كبير. أضف إلى ذلك أنها تعرقل تداولها، حيث لا يطمئن الشخص

---

[1] – نص المادة 773 ق.ب، المادة 03 فقرة خامسا من معاهدة بروكسل لعام 1924.

[2] – د/ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995، ص 252.

الذي تنتقل إليه وثيقة الشحن إلى إستلام البضاعة بالأوصاف الموجودة فيها، إذ قد يواجهه الناقل بالتحفظات التي أوردها فيها[1].

و قد قضى المشرع الجزائري، وكذا واضعوا معاهدة بروكسل لعام 1924 ببطلان هذا النوع من التحفظات كقاعدة عامة، إلا أنه يرد على هذه الأخيرة إستثناءان هما :

" أ " إذا كانت لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحة هذه البيانات.

" ب " إذا لم تكون للناقل الوسائل المعقولة للتحقق منها.

وهذه التحفظات وفقا لنص المادة 755 و 756 ق ب والمادة 03 فقرة ثالثا من معاهدة بروكسل لعام 1924 تخص أو تتعلق برفض تسجيل بيانات معينة على وثيقة الشحن، أو إدراج بيانات معينة فيها، أو بإدراج بيانات ملائمة وفقا لنفس الحالتين، وكذلك إذا كان قد تسلم البضائع محزومة لأجل نقلها يجوز له أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها.

فالتحفظات التي تدرج في وثيقة الشحن متى كانت صحيحة، لا يترتب على الناقل أية مسؤولية تنتج عن تلف أو عجز يثبت في البضاعة عند وصولها، بل أنها تقوض حجية الوثيقة فيما يتعلق بوزن البضاعة أو عددها أو كميتها أو حالتها، وتقيم لصالح الناقل على أن العجز أو التلف إنما لحق البضاعة قبل الشحن، إلا أنه يجوز للمرسل إليه إثبات عكس ذلك بكافة طرق الإثبات.

هذه التحفظات، إذا ما أدرجت في وثيقة الشحن، تؤدي إلى عرقلة تداولها إذا كانت إذنية أو لحاملها وإضعاف إئتمانها. ذلك أن القواعد البنكية لا تسمح للبنوك إلا بإعتماد وثائق الشحن النظيفة عند الصرف في الإعتمادات المستندية، وعلى هذا فإذا قام البائع بتقديم وثيقة شحن "غير نظيفة"، فلن يستطيع الحصول على ثمن البضاعة من البنك المفتوح لديه الإعتماد المستندي.[2]

وليتفادى الأطراف هذه العراقيل، فإنه في الكثير من الأحيان، يتفق الشاحن مع الناقل على تحرير وثيقة شحن نظيفة خالية من كل تحفظ، بحيث يتم ذكر كل البيانات،

---

[1] – د/ جلال وفاء البدري محمدين، المرجع السابق، ص 331.

[2] – د/ سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، القاهرة، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثانية سنة 1988، ص 166.

وبمقابل ذلك يقدم الشاحن للناقل "خطاب ضمان – Lettre de garantie"، إذ تثبت كل التحفضات التي كان من الممكن إدراجها في وثيقة الشحن، ويتعهد الشاحن بمقتضاها بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في وثيقة الشحن.

ولم تتطرق معاهدة بروكسل لعام 1924 إلى هذه التحفظات لا بمنعها ولا بإيجازتها، غير أن المحاكم في مصر قضت أو ذهبت إلى أن خطابات الضمان لا مخالفة فيها للإتفاقية، طالما أن المقصود منها مجرد دحض قرينة الإثبات المستمدة من سند الشحن في العلاقة بين الناقل والشاحن، ولم تتضمن إتفاقا على إعفاء الناقل من مسؤولية ولم تكون مشوبة عند إصدارها بقصد إيهام الغير أو إدخال الغش عليه عند تداول السند.

ولا تظهر أهمية المسألة إلا في الحالات التي يمتنع فيها وفقا لأحكام المعاهدة على الناقل إدراج تحفظات في سند الشحن، أما في الأحوال التي يكون فيها له إدراج هذه التحفظات فيستوي أن تكون في سند الشحن أو في خطاب مستقل عنه. [1]

بينما في القانون البحري الجزائري فقد أجاز المشرع هذه الخطابات (الرسائل) إذ تكون حجتها وقوتها في العلاقة بين الناقل والشاحن، أما في مواجهة الغير فإنها باطلة. وعلى النقيض من ذلك فإنه يمكن للغير التمسك بها في مواجهة الشاحن. [2]

ووثائق (سندات) الشحن نماذج مطبوعة تعدها شركات الملاحة وتضع عليها شعارها، ووجه السند معد لإثبات البيانات السالف ذكرها بحيث تترك فراغات لها، أما شروط النقل فهي علادة مطبوعة على ظهر الوثيقة في شكل مجموعة من المواد[3]، لذلك فوثائق الشحن علادة ما تتضمن مجموعة من الشروط نذكر منها ما يلي:

"أ" شرط بانوراميت : ويدرج هذا الشرط عندما تكون وثيقة الشحن غير خاضعة لأحكام المعاهدة، ففي هذه الحالة، للأطراف أن يتفقوا على إخضاعها لها.

---

[1] – د/ علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 26-27.

– أنظر أيضا : د/ أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، دون مكان ودار وسنة النشر، ص 59.

[2] – نص المادة 757 ق ب.

[3] – أنظر الملحق الثاني من الرسالة.

"ب" شرط كاسبيانا: من خلاله يعطي للناقل صلاحيات في حالة فرض حصار على ميناء التفريغ المقصود أو وجود تكدس أو إضطرابات، تحول دون دخول السفينة الناقلة إلى هذا الميناء، بأن يعود الربان بالبضائع إلى ميناء الشحن، حيث يتم تفريغها أو يتجه بالسفينة إلى ميناء مناسب متروك تحديده لإختيار الناقل.

"ج" الشرط الذي يعطى للناقل الحق في تغيير السفينة.

"هـ" الشرط الخاص بالبضائع الخطرة.

"و" شرط التحكيم[1].

ثالثا: نسخ وثيقة الشحن

المشرع لم يحدد عدد النسخ التي تحرر بها وثيقة الشحن، وإنما ترك الأمر للناقل وفقا لما يراه هذا الأخير ضروريا.

وتبين كل نسخة عدد النسخ الصادرة، مع إلزامية إرفاق البضاعة على متن السفينة بنسخة من وثيقة الشحن، كما يشترط أن يقوم كل من الناقل أو ممثله القانوني والشاحن بالتوقيع عليها في مدة زمنية محددة بـ 24 ساعة من التحميل، إلى تاريخ أو مدة أقصاها عند مغادرة السفينة، كما يستوجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ ومكان إصدارها.

أما فيما يتعلق بمسألة إختلاف نسخ وثيقة الشحن، فالمادة 762 ق ب ج قد وضعت حكما، مفاده أنه لا يمكن لأي طرف أن يتمسك بالبيانات الواردة في وثيقة الشحن التي بحوزته، ما لم تكون تلك البيانات واردة أيضا في النسخة الموجودة عند الطرف الآخر ومطابقة لها.

وعند الخلاف بين نسخ وثيقة الشحن، فلا مجال لتفضيل بعضها عن الآخر ويتم الإثبات بوسائل آخرى.

---

[1] – د/ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 273 -275.

– أنظر أيضا د/ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص190

المطلب الثاني

شكل وثيقة الشحن وطرق تداولها

وثيقة الشحن يمكن أن تكون إسمية أو لأمر أو لحاملها.

أولا: وثيقة الشحن الإسمية

هذه الوثيقة لا تمثل البضاعة ولا تعتبر أداة لحيازتها، لأن نقل الحقوق الثابتة بها يتم بطريق آخر غير نقل الوثيقة، كما أن نقل الوثيقة وحدها لا يكفي لنقل هذه الحقوق، وعلى ذلك يستطيع المستفيد منها أن يطالب الربان بتسليمه البضاعة حتى ولو لم يقدم له الوثيقة، بل يكفي أن يثبت بأنه الشخص المعين في الوثيقة [1].

وفي هذا الإطار جاء نص المادة 759 ق.ب بما يلي "يمكن نقل وثيقة الشحن لإسم شخص أخر أي : " أ " وثيقة الشحن الإسمية بالتخلي عن دين...".

ثانيا: وثيقة الشحن لأمر

هذه الوثيقة إما أن تكون لأمر الشاحن نفسه كما يحدث غالبا، أو لأمر المرسل إليه الذي يكون مشتري البضائع أو وكيل الشاحن، وقد تصدر وثيقة الشحن لأمر البنك فاتح الإعتماد المستندي في حالة البيوع البحرية سيف وفوب [2].

ويتم تداول وثيقة الشحن لأمر بطريق التظهير حيث تنص المادة 759 ق ب على أنه: "... "ب" وثيقة الشحن لأمر بالتظهير".

ثالثا: وثيقة الشحن لحاملها

فالحقيقة هذا النوع من الوثائق يندر إصدارها نظرا للمخاطر التي يتعرض لها الحامل نتيجة ضياع الوثيقة أو سرقتها.

فهذا النوع من الوثائق تصدر دون أن تحمل إسم المرسل إليه ويتم تداولها بطريق المناولة. حيث تنص المادة 759 ق ب على أنه "... "جـ" وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن ...".

---

[1] – د/ حسين النوري، المرجع السابق، ص 48-49.

[2] – د/ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري – في ضوء القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 90، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1998، ص 86.

فإذا كانت هذه هي الطرق التي يتم عن طريقها تداول وثيقة الشحن، فما قيمتها أو حجيتها في الإثبات ؟

المطلب الثالث

حجية وثيقة الشحن في الإثبات

تختلف قوة وثيقة الشحن في الإثبات بحسب العلاقة المطروحة (المنظمة) وأطراف العلاقة التعاقدية.

أولا : حجيتها في العلاقة بين الناقل والشاحن

لوثيقة الشحن حجية كاملة في الإثبات فيما بين طرفيها (الناقل والشاحن)، فهي تنهض دليلا على عقد النقل وشروطه والأجرة المتفق عليها، كما تقوم حجة على أن الشحن قد حصل في التاريخ المبين فيها.

وهي أيضا حجة على أن الناقل قد سلم كمية البضاعة الواردة فيها، وعلى أنه قد تسلمها بالحالة والكيفية الموصوفة فيها. [1]

غير أن حجة وثيقة الشحن بين طرفيها ليست مطلقة، إذ يجوز تقويضها بإثبات العكس، فللناقل أن يثبت أن البضاعة لم تشحن على الإطلاق أو أنها وصفت خطأ في وثيقة الشحن. فقد نصت المادة 761 ق.ب وكذا المادة 03 فقرة رابعا من المعاهدة على أنه "تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقا لأحكام هذا الفصل، ثابتة بالقرينة بالنسبة لإستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة، إلا إذا أثبت ما يخالفها".

ثانيا حجيتها بالنسبة للغير

لا تقتصر حجية وثيقة الشحن على طرفيها فحسب، بل أيضا هي حجة بالنسبة للغير، ومن أمثلة الغير المؤمن ومشتري البضاعة.

وهذه الحجية إما أن تكون ضد هذا الغير أو في صالحه:

---

[1] – د/ هشام فرعون، المرجع السابق، ص 156.

الحالة الأولى: لا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن إزاء هذا الغير، شريطة أن يكون هذا الأخير حسن النية بحيث لا يعلم بعدم صحة هذه البيانات، وهو ما جاء بنص المادة 761 ق ب فقرة أخيرة "... ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن النية".

الحالة الثانية: بخلاف الحالة السابقة، فإنه يجوز لهذا الغير أن يقيم الدليل على عكس ما جاء بوثيقة الشحن، إذا كانت له مصلحة في ذلك وهذا بكافة الطرق.[1]

وواضح أن هذا الحكم، يستهدف تزويد وثيقة الشحن بقوة إئتمانية تسمح بتداولها والحصول على الإئتمان بمقتضاها.

كما يتفق مع ما فرضه القانون على الناقل من ضرورة التحقق من البيانات التي تتضمنها الوثيقة، وإذا لم يقم بذلك عد مقصرا، و من ثم عليه أن يتحمل تبعة ذلك.

إذن لوثيقة الشحن دور أساسي في إثبات عقد النقل، كما أن لها أدوارا أخرى منها أداة للتداول وأداة للإئتمان البحري.

المطلب الرابع

دور ووظيفة وثيقة الشحن

بالإضافة قلت إلى وظيفتها كأداة لإثبات الشحن وإثبات عقد النقل، فإن لها أدوارا أخرى نذكر منها:

أولا : أداة للتداول

لقد أصبحت وثيقة الشحن، أداة قانونية لحيازة البضاعة المشحونة بحرا، ونقلها يعتبر نقلا لحيازتها وتمكين من إجراء العمليات القانونية على البضاعة المشحونة بحرا، حتى لا تبقى طول فترة الرحلة البحرية معطلة عن التداول والإستثمار، وهي فترة ليست بقصيرة بالرغم مما طرأ على صناعة النقل البحري من تطور كبير.

إذن من خلال هذه الوسيلة يمكن بيعها وييسر المضاربة عليها أثناء الرحلة البحرية، بحيث يقوم البائع بتسليم وثيقة الشحن للمشترى بدل تسليمه البضاعة ذاتها[2].

---

[1] – د/ أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، المرجع السابق، ص 36.

[2] – د/ حسين النوري، المرجع السابق، ص 18.

ثانيا : أداة للإئتمان البحري

ساعدت فكرة تمثيل وثيقة الشحن للبضاعة المنقولة بحرا، على قيامها بوظيفة أخرى لا تقل أهمية عن الوظيفة السابقة، إذ اتخذها المتعاملون كأداة للإئتمان البحري، فبواسطتها يمكن الإقتراض لضمان البضاعة المنقولة بحرا وهي في معظم الأحيان تمثل رؤوس أموال ضخمة، وتقوم حيازة الدائن المرتهن لوثيقة شحن مقام حيازته البضاعة المرهونة ذاتها، وتؤمنه هذه الحيازة من نفاذ حقه في مواجهة الغير وتخوله الحقوق الناشئة عن حيازة البضاعة.

إذن لوثيقة الشحن دور أساسي ومهم جدا في مجال التجارة الخارجية، سواء تجارة الإستراد أو التصدير[1].

إذا كان من بين الأدوار الأساسية لوثيقة الشحن هي إثباتها لعقد النقل البحري للبضائع، فإن هذا الأخير يمكن إثباته أيضا بوثائق ووسائل أخرى. على هذا الأساس نتناول في مبحث ثاني إثبات العقد بوثائق ووسائل أخرى .

---

[1] – د/ حسين النوري، المرجع السابق، ص 18-19.

– أنظر أيضا: د/ أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، المرجع السابق، ص 35. ود/ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 262.

المبحث الثاني

إثبات العقد بوثائق ووسائل أخرى

يمكن إثبات عقد النقل البحري للبضائع بوثائق أخرى، تصدر بمناسبة عملية النقل أوبغيرها، أضف إلى ذلك طرق ووسائل الإثبات المختلفة. وعليه ندرس في مطلب أول إثباته بوثائق أخرى وفي مطلب ثاني بوسائل الإثبات المختلفة.

المطلب الأول

إثباته بوثائق أخرى

تنقسم هذه الوثائق إلى وثائق تشبه وثيقة الشحن وتصدر بمناسبة تنفيذ عقد النقل، ووثائق أخرى لم توضع أساسا لإثباته، وإنما يجوز أن تكون كذلك.

أولا: بوثائق النقل الأخرى

توجد عدة أوراق تشبه وثيقة الشحن وتكون سندا لنقل البضائع بحرا، كما جاء في نص المادة الأولى فقرة "ب" من معاهدة بروكسل لعام 1924 "... أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند لنقل البضائع بحرا ".

ومن هذه الوثائق نجد: الإيصال المؤقت والسند من أجل الشحن وأوامر التسليم وسند الشحن الصادر بمناسبة مشارطة الإيجار.

1- الإيصال المؤقت :

هو الإيصال الذي يسلمه ظابط أول السفينة (الربان) للشاحن عند شحن البضائع على ظهر السفينة، وهذا الإيصال مخصص لأن يستبدل مقابل سند الشحن (مشحون) وذلك عند تمام عملية الشحن، إلا أن هذا الإيصال نادرا ما يكون لأمر أو يلقى به في التداول، وإذا حصل وأصبح قابلا للتداول، فإنه تسري عليه نفس آثار سند الشحن الإسمي.

2- السند من أجل الشحن (برسم الشحن) :

لا يعتبر هذا السند سندا حقيقيا، ذلك أن الوظيفة الأساسية لسند الشحن هو إثبات الشحن، بل أنه يمثل وعدا بالشحن فقط. إلا أن العمل البحري تبعا للضرورات التجارية إستمر في إستخدامه في حالات كثيرة، كبديل مفيد لسند الشحن. ولقد أقرت معاهدة بروكسل لعام 1924 هذا السند إذ تنص على أن للشاحن الحق في أن يطلب من الناقل أو الربان أو وكيل الناقل تسليمه سند شحن (مشحون)[1]، وهو نفس الحكم الذي جاء بنص المادة 751 ق.ب "يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة "مشحونة" وكذلك إسم السفينة وبيان وتاريخ التحميل".

وإذا لم يستعمل الشاحن حقه في طلب إستبدال سند من أجل الشحن بسند "مشحون"، فإن نصوص المعاهدة وكذا القانون البحري أقرا، بشكل ضمني إستعمال السند من أجل الشحن في العلاقات بين الشاحن والناقل، بإعتباره سندًا مثبتا لعقد النقل.

3- أوامر التسليم :

قد يشحن الشاحن البضاعة بكميات كبيرة ويكون ذلك بمقتضى سند شحن واحد، غير أنه أثناء الرحلة البحرية يقوم ببيعها لعدة أشخاص، وعلى إعتبار أنه يوجد سند شحن واحد لا يتجزأ فإن العمل البحري، جرى على أن يصدر الشاحن لمصلحتهم صكوكا خاصة تسمى بأوامر التسليم.

وقد أظهر العمل البحري ثلاثة أنواع من أوامر التسليم هي : أوامر التسليم يوقعها البائع وحده وأوامر تسليم يوقعها الربان أو أحد ممثلي المجهز (ناقل) وأخيرا أوامر تسليم يوقعها أمين الحمولة، غير أنه لا يعتبر سندا مماثلا لسند الشحن، سوى أمر التسليم الموقع من المجهز (الناقل) أو ممثله القانوني، أما ما يعرف بإذن التسليم فإنه لا يرقى إلى مرتبة أمر التسليم، ذلك أن دوره هو تسليم البضاعة عند الوصول فقط[2].

[2،1] - د/ أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقا لمعاهدات بروكسل وتعديلاتها، المرجع السابق، ص17-18.

4- السند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشارطة إيجار:

بالنسبة لهذا النوع من النقل، فكل من معاهدة بروكسل لعام 1924 والقانون البحري قد أخرجاه من نطاق تطبيق أحكامهما، ذلك أن النقل بموجب مشارطة إيجار تطغى عليه الصفة التعاقدية (الحرية التعاقدية)، غير أنه يرد على هذه القاعدة إستثناء، هو إمكانية تطبيق أحكام معاهدة بروكسل والقانون البحري عندما يصدر سند الشحن تنفيدا لهذا العقد، ويكون ذلك عندما ينظم العلاقات فيما بين أطرافه (الناقل وحامل السند)، هذا الحكم تقرر لحماية حامل سند الشحن الذي لم يكن طرفا في مشارطة الإيجار ولا يعلم بما قد يكون مدرجا فيها من أحكام، وهو ما جاء بنص المادة 746 ق ب:

" ... وفي وثائق الشحن الصادرة تنفيدا لعقد إيجار السفينة".

ما تجب ملاحظته على هذا النص أنه غير واضح، إذ لم يحدد لنا بالضبط الوقت الذي يحكم فيه العلاقات بين أطرافه. إذن كان من الضروري علـى المشرع أن يحدد بدقة هذا الوقت تماشيا مع ما جاء بنص المادة الأولى فقرة "ب" من معاهدة بروكسل لعام 1924، حيث تنص : "... أو أية وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة إيجار السفينة إبتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن".

إلى جانب هذه الوثائق، ثمة وثائق أخرى يمكن بواسطتها إثبات عقد النقل البحري للبضائع.

ثانيا: إثباته بوثائق أخرى

هذه الوثائق أو المحررات لم توضع قلت لهذا الغرض (إثبات العقد)، ولكن يمكن ان تقدم كدليل أمام القضاء لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، وتتمثل هذه الوثائق وفقا لنص المادة 30 ق ت في:

- الفواتير.
- الرسائل.
- دفاتر الطرفين.

وأخيرا يمكن إثبات عقد النقل البحري للبضائع أيضا بوسائل الإثبات المختلفة .

المطلب الثاني

إثبات العقد بوسائل الإثبات المختلفة

تنص المادة 30 ق.ت في فقرتها السادسة على أنه : " "6" بالإثبات بالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها ".

إذن من خلال هذا النص فإنه يجوز إثبات العقد بكافة وسائل الإثبات الأخرى غير الكتابة، وتتمثل في شهادة الشهود (البينة) والقرائن والإقرار واليمين. إلا أن الأخذ بها متروك للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع الذي يمكن أن يقبلها أو لا يقبلها.

إن ما نخلص إليه هو أن إثبات عقد النقل البحري للبضائع وعلى إعتبار أنه عقد تجاري، يثبت بمجموعة من الوثائق والوسائل تطبيقا للمبدأ السائد في العقود التجارية (المعاملات التجارية) هو حرية إثبات هذه المعاملات، التي تقوم أساسا على حسن النية في تنفيدها، بمعنى أن على طرفي العلاقة التعاقدية أن ينفذ إلتزاماتهما وفق ما أتفق عليه وبحسن النية.

إذن ما هي إلتزامات طرفي العقد أو بعبارة أخرى ما أثار عقد النقل البحري للبضائع؟. على هذا الأساس نتناول في فصل ثالث آثار عقد النقل البحري للبضائع.

الفصل الثالث

آثار عقد النقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم:

عرفنا أن عقد النقل البحري للبضائع يبرم بين طرفان أساسيان **هما الناقل** والشاحن، إلا أن أثره قد يمتد إلى شخص ثالث لم يكن طرفا عند إبرامه وهو المرسل إليه.

وعليه نقسم هذا الفصل إلى مبحثين: نتناول في المبحث الأول آثاره بالنسبة للناقل وفي المبحث الثاني آثاره بالنسبة للشاحن والمرسل إليه.

المبحث الأول

آثاره بالنسبة للناقل

يرتب عقد النقل البحري للبضائع في ذمة الناقل إلتزامات عدة، يستوجب عليه القيام بها لتنفيذ العقد، ويمكن تصنيفها وفق ما تقتضيه عملية النقل، إلى إلتزامات قبل الرحلة البحرية وإلتزامات أثناءها، وإلتزامات بعد تمام الرحلة البحرية في ثلاث مطالب على التوالي:

المطلب الأول

إلتزاماته قبل الرحلة البحرية

إن إعداد السفينة من بين أهم الإلتزامات الملقاة على عاتق الناقل. إذ يجب عليه أن يجعل السفينة صالحة للسفر وأن يجهزها من كل الجوانب، كما عليه أيضا إعداد العنابر وغرف السفينة وغيرها من الإلتزامات نتناولها على التوالي:

أولا : جعل السفينة صالحة للسفر

يجب على الناقل أن يقوم بتهيئة السفينة لأن تكون صالحة للسفر، سواء من الناحية التقنية (الميكانيكية) أو من الناحية القانونية ، وذلك بضرورة تزويدها بكل الوثائق الخاصة بها التي يفرضها القانون، حسب نص المادة 189 ق ب. التي جاء فيها : "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية.

وهذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي:

أ – شهادة الجنسية،

ب – دفتر البحارة ،

جـ – رخصة أو بطاقة المرور ."

أضف إلى ذلك مختلف الوثائق الأخرى التي يقتضيها القانون والتنظيم الجاري العمل بهما.

ثانيا : تجهيز السفينة وتطقيمها وتموينها:

يجب على الناقل تنفيذا لإلتزاماته، أن يحرص على أن يكون للسفينة طاقم كافي ومؤن وتجهيزات ضرورية وكل ما تحتاج إليه السفينة من زيوت ووقود ... إلخ. وهو ما جاءت به المواد 428، 433 إلى 448 قانون بحري جزائري والمتعلقة بالإلتزامات المجهز اتجاه البحارة (عندما يكون الناقل هو مجهز السفينة).

ثالثا : إعداد غرف وعنابر السفينة

بغية إستقبال وشحن البضائع بكيفية سليمة تجنبها المخاطر المختلفة، على الناقل أن يعد الغرف والعنابر إعدادا جيدا وسليما. حيث تنص المادة 03 فقرة أولا بند "ج" من معاهدة بروكسل لعام 1924، وكذا المادة 770 ق ب. على أنه يجب على الناقل: "إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها وحفظها".

رابعا: تسلم البضاعة :

تنص المادة 739 ق.ب المعدلة. على أنه "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه". إذن إذا كان العقد يخضع لأحكام القانون البحري في هذه المرحلة، فإن الناقل يكون قد تسلم البضاعة من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني وكان في إستطاعته أن يمارس حقه بنفسه أو عن طريق ممثله، في فحص البضاعة والتأكد من انها مطابقة للبيانات التي قدمها الشاحن.

أما إذا كان العقد تحكمه معاهدة بروكسل لعام 1924، فإن الأمر يختلف، ذلك أن مجال تطبيقها أضيق مما هو عليه الحال في القانون البحري الجزائري (المرحلة البحرية من العقد)، فالمعاهدة لم تحدد لنا بصورة واضحة متى يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة وبالتالي بداية مسؤوليته. إلا أنه بتحليلنا للفقرة "هـ" من المادة الاولى والتي حصرت مسؤولية الناقل البحري في الفترة الواقعة بين شحن البضاعة وحتى وقت تفريغها من السفينة، أي أن مسؤولية الناقل تبدأ من بداية عملية الشحن، ففي هذه اللحظة بالذات يكون الناقل قد تسلم البضاعة، وهو ما أكدته المادة الثانية من المعاهدة

عندما إعتبرت عملية الشحن والتفريغ من الواجبات الأساسية التي تقع على عاتق الناقل البحري[1].

خامسا: الشحـــــن

يقصد بالشحن "عملية رفع البضائع من على الرصيف إلى ظهر السفينة أيا كانت الوسيلة لذلك".[2] وبتعريف آخر هو "عملية وضع البضاعة على ظهر السفينة حيث تختلف طريقة الشحن كقاعدة بحسب طبيعة البضاعة المنقولة".[3]

إذن فعملية الشحن عملية مادية يقوم بها الناقل تنفيذا لعقد النقل، وهو ما نصت عليه المادة 773 ق.ب والمادة 03 فقرة ثانيا من معاهدة بروكسل لعام 1924. "يقوم بالعناية التامة على تحميل ..." .

وفي الموانئ الجزائرية فإن عملية الشحن وكذلك التفريغ من إختصاص المؤسسات المينائية المتواجدة عبر كل الموانئ، من ذلك المؤسسة المينائية لعنابة. إذ جاء بنص المادة 2 من المرسوم المنشيء لها ما يلي: "... تمارس إحتكار العمليات الخاصة بالشحن والتفريغ في الميناء..."[4].

إلا أن هذا الوضع من الناحية القانونية قد تغير برفع الإحتكار عن هذا النوع من النشاط، حيث تنص المادة 892 من قانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 السابق الإشارة إليه على أنه:

---

[1] – د/ هاشم رمضان الجزائري، (متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع)، مجلة الحقوق، السنة العاشرة، عدد 1، مارس 1986، ص 133.

[2] – د/ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع – في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 90– (دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورج)، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1995، ص 13.

[3] – د/ أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، القاهرة، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، 1981، ص 277.

[4] – المؤسسة المينائية لعنابة المنشأة بموجب المرسوم رقم 82 – 283 المؤرخ في 24 شوال عام 1402 الموافق 14 غشت 1982، الجريدة الرسمية عدد 33، الصادرة بتاريخ 27 شوال عام 1402 الموافق 17 غشت 1982.
– أنظر تأكيدا لذلك القرار الصادر عن المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 72391 بتاريخ 1990/12/30، بين (الشركة الجزائرية الليبية "كالترام") ضد (بلباو)، المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1992 عدد 01 ، ص87 – 90.

"يشكل قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين نشاطات مينائية ويمكن ممارساتها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص إعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم ...".

إذن هذا القانون رفع الإحتكار، ومن ثم يجوز للأشخاص الطبيعيين والإعتباريين الخاضعين للقانون الجزائري ممارسة هذا النوع من النشاط، الذي سيحدد لاحقا كيفية ممارسته عن طرق التنظيم. ويعتبر هذا التحول خطوة مهمة من شأنها أن تنعش هذا النشاط، وتفتح المجال واسعا للمنافسة ومن ثمة ضمان خدمات أفضل.

وتشمل المناولة وفقا لنص المادة 912 من قانون 98-05 من بين ما تشمل عمليات شحن البضائع.

هذه الأخيرة تتم بموجب عقد يتم إبرامه بين الناقل والقائم بعملية الشحن، مقابل دفع مبلغ مالي، ويسمى العقد المبرم "بعقد المناولة". أما فيما يتعلق بكيفية الشحن فإنه يختلف بإختلاف الوسيلة المستعملة، فقد يتم بواسطة رافعات السفينة كما قد يكون بواسطة الرافعات المتواجدة على أرصفة الموانئ[1] .

إلا أن التطور الذي طرأ على صناعة النقل البحري أدى إلى إستعمال أوعية شحن (الحاويات)، حيث يتم تجميع كميات متفاوتة من البضائع بداخله[2]. وتتم عملية الشحن في الآجال والأماكن المتفق عليها، ولنفس البضائع التي حصل الإتفاق عليها بموجب وثيقة الشحن.

بعد إتمام عملية الشحن، يقوم الناقل بإعطاء وثيقة شحن مؤشرا عليها بعبارة "مشحونة"، وفقا لنص المادة 751 ق ب. وبعد ذلك يبدأ بعملية رص وتستيف البضائع داخل العنابر والغرف.

---

[1] - د/ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري - في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 90، المرجع السابق، ص 118.

- أنظر أيضا د/ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 64.

[2] - د/ إبراهيم مكي إبراهيم، (أوعية الشحن "الحاويات - The containers")، مجلة القانون والإقتصاد، سنة 45، في مارس - يونيو 1975، ص 249.

سادسا: الرص (التستيف)

الرص هو توزيع البضائع وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تقي البضائع خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر، وتحفظ للسفينة توازنها[1]. كما يعرف أيضا بأنه "تلك العملية التي تقتضي توزيع وترتيب Disposer وتثبيت Fixer البضاعة باليد داخل العنابر المخصصة لإستقبالها وربطها بمختلف العناصر سواء بعضها ببعض أو بالحبال والأركان والفواصل بشكل يجنبها كل إحتكاك خطير بهيكل السفينة أو قفصها قد يؤدي إلى تضررها بل وإختلال توازن السفينة وسلامتها "[2].

فالرص عمل فني يلتزم به الناقل بموجب عقد النقل، ويدخل في وظائف الربان جل المحافظة على البضاعة وسلامتها، لذلك يكون العيب في رص البضاعة خطأ تجاري،غير أنه يعتبر في نفس الوقت خطأ في إدارة السفينة، متى ترتب عليه إختلال في توازنها.[3]

أما فيما يتعلق بالقواعد الخاصة بكيفية الرص، فإن القانون لم يحدد قواعد لكيفية قيام الناقل بذلك. غير أنه من الناحية العملية يخضع للأصول الفنية التي استقر عليها العمل في الموانئ بحسب طبيعة البضاعة.

فعملية الرص قد تكون داخل عنابر السفينة وهو الوضع العادي، كما قد تكون في بعض الأحيان ولأسباب خاصة على سطح السفينة، لذا يطرح التساؤل هل يجوز رص البضائع على سطح السفينة؟.

كقاعدة عامة فإن الرص على السطح غير جائز، وهو ما يقرره القانون البحري الجزائري وكذا معاهدة بروكسل لعام 1924، حيث تنص المادة 774 ق.ب على أنه : "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة ..." . إلا أنه يرد على هذه القاعدة وفقا للقانون البحري الجزائري إستثناءان:

أ – تنص عليه المادة 774 الفقرة الأولى بما يلي: "... إلا ضمن الشروط التي لا تحد من امن الرحلة البحرية وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارف

---

[1] – د/ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 265.

[2] – د/ فريد الحاتمي، (النظام القانوني للبضائع المرصوصة على السطح)، المجلة المغربية لقانون وإقتصاد التنمية، سنة 1994، عدد 34، ص 192.

[3] – د/ علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 64.

عليه بوجه العموم". هذا الإستثناء جاء إستجابة لما تفرضه طبيعة بعض البضائع كالمواد الخطرة وكذا نظرا لحجمها كالأخشاب، إذ يستحيل رصها داخل العنابر بل وأن رصها من شأنه أن يخل بتوازن السفينة، لذا لا يمكن إعتباره خطأ من جانب القائم بذلك حتى ولو إنعدم الإذن الصريح.

ب - وهو ما جاء بالفقرة الثانية المادة 474 ق.ب حيث يكون الرص على السطح بناء على إذن الشاحن سواء بموجب إتفاق أو مبلغ من طرف الناقل. إلا أن ما يؤخذ على هذا النص هو عدم تبيينه لكيفية حصول الإذن هل يكون كتابيا أم شفاهيا.

هذا الوضع مخالف لما تقرره معاهدة بروكسل لعام 1924، ذلك أنها أخرجت ـاق تطبيقها البضائع التي يتم رصها على سطح السفينة إذا كان ذلك نظاميا، أما إذا كان غير ذلك (غير نظامي) فإن أحكامها تكون سارية المفعول، وهو ما يستفاد من نص المادة الأولى فقرة "ج" التي جاء فيها:

"... والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة".

بعد تمام عملية الشحن والرص داخل غرف وعنابر السفينة أو على سطحها متى كان جائزا، يبدأ الناقل بتنفيذ المرحلة التالية من عملية النقل (تنفيد العقد) وهي الإبحار أو الرحلة البحرية، هذه الأخيرة وفي خلالها تكون على عاتق الناقل مجموعة من الإلتزامات. وهو ما نتناوله في المطلب الثاني.

المطلب الثاني

إلتزاماته أثناء الرحلة البحرية

المقصود بالرحلة البحرية هي عملية النقل ذاتها. ذلك أن هذه العملية هي أهم مرحلة من مراحل تنفيذ العقد، وتتمثل عملية النقل في التغيير المكاني للبضاعة من ميناء إلى آخر، ويجب على الناقل وفق ذلك أن يقوم بنقل البضاعة في الوقت المتفق عليه، وإذا حصل ولم يتفق طرفا العقد على شيء من ذلك، فيفترض أنهما إتفقا على أن يتم النقل في مدة معقولة، يراعي في تقديرها مسافة الرحلة ونوع السفينة وقوتها

وطبيعة البضاعة المنقولة [1]، إذ تنص المادة 775 ق ب. على أنه: "يجب أن تنقل البضاعة في مدة مناسبة ..." إلى جانب مسألة تحديد مدة النقل فإن ثمة مسائل عدة تطرح في هذا الشأن.

أولا: الطريق المتبع

وفقا لنص المادة 775 ق ب. يجب على الناقل إتباع الطريق المعين أو المبلغ إليه وكذا الطريق الذي حصل الإتفاق عليه، وإذا حصل ولم يبلغ أو لم يتفق على إتباع طريق معين، فعلى الناقل إتباع الطريق العادي، إذ لا يجوز له أن يتبع طريقا آخر يكون أطول وفيه مخاطر أكبر أو أن يقف في موانئ لم تجري العادة بالوقوف فيها.

كقاعدة عامة لا يجوز له الإنحراف على إتباع ذلك الطريق، وإلا ترتبت مسؤوليته عن ذلك إذا ما لحقت بالبضاعة أضرارا.

إلا أنه يرد عليها إستثناء، مفاده عندما يكون هنالك سبب مشروع يدفعه إلى تغيير الطريق، كإنقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، فيجوز له ذلك، وإذا ما حدث وأن لحقت بالبضائع أضرارا، فلا يكون مسؤولا عنها.

ثانيا : تغيير السفينة

إن ما يستنتج من نص المادة 776 ق ب.هو أنه يجوز للناقل أن يغير السفينة وذلك عندما تتوقف الرحلة البحرية لأي سبب كان، في هذه الحالة الناقل ملزم بأن يعمل على تأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول، وهذا تحت طائلة تعرضه لدفع تعويضات إذا ما لحق بالبضاعة أضرارا، ذلك أنه يعد إخلالا بأحد إلتزاماته التعاقدية، مضافا إلى ذلك أن المصاريف والأجرة الواجب آداتها لإنهاء نقل البضائع في حالة مسافنتها من سفينة لأخرى، تكون على عاتقه، إلا إذا أبعد عنه سبب توقف الرحلة البحرية [2].

ثالثا : العناية بالبضاعة

يجب على الناقل أن يحافظ على البضاعة المشحونة في أثناء السفر وأن يبذل العناية اللازمة والمعتادة التي تستوجبها عملية النقل، بغية توصيل البضاعة سليمة إلى

---

[1] – د/ محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 48.

[2] – نص المادة 777 ق ب.

الميناء المقصود، وفي هذا الشأن عليه أن يعيد الحزم وإصلاح الأغلفة ... إلخ إذا اقتضت ضرورة المحافظة على البضاعة ذلك. وعلى النقيض من ذلك فهو غير ملزم ببذل العناية اللازمة الخاصة بالبضاعة المسلمة إليه، إذا كانت هذه العناية لا تدخل في الحدود المعتادة لتنفيذ الإلتزام بالنقل [1].

رابعا : تحديد ميناء الوصول

ميناء الوصول قد يحدد حسب إختيار الشاحن وقد يحدد أو يتم إختياره من طرف ربان السفينة، إذا كان ذلك جائزا في العقد، كأن يقترن تعيين الميناء بعبارة "أو أي ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان" [2].

ل السفينة إلى الميناء المقصود يبدأ الناقل بعملية فك وإنزال البضائع وتسليمها، وهي إلتزامات تأتي بعد تمام الرحلة البحرية.

المطلب الثالث

إلتزاماته بعد الرحلة البحرية

يلتزم الناقل في هذه المرحلة بتفريغ البضاعة وتسليمها.

أولا: تفريغ البضاعة

يبدأ الناقل بفك وإخراج البضائع من عنابر السفينة بعد وصولها، إستعدادا لإنزالها وهي العملية المقابلة للرص والتستيف داخل عنابر السفينة في ميناء الشحن، إلا أنها تختلف عنها في كونها لا تستهدف توازن السفينة أساسا، وإنما المحافظة على البضاعة. وبتمام عملية فك وإخراج البضائع من الغرف والعنابر تبدأ عملية التفريغ، والتفريغ هو إنزال البضاعة من سياج السفينة إلى البر في ميناء الوصول أو إلى

---

[1] – د/ مجيد حميد العنبكي، قانون النقل العراقي – المبادئ والأحكام – بغداد، منشورات مركز البحوث القانونية، 1984، ص 180-181.

[2] – د/ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 267.

الصنادل التي تنقلها إلى البر [1]. فالتفريغ عملية مادية لوضع البضائع على الأرض (رصيف الميناء) مثلها مثل عملية الشحن، وهو إلتزام على عاتق الناقل.[2]

وفي هذا الإطار تنص المادة 780 ق.ب على أنه " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل في عملية فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 اعلاه والمتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ"[3].

إلا أنه قد تقع حوادث مفاجئة كحالة حرب أو حصار أو إضطرابات أو اصف ... إلخ تمنع الناقل من إفراغ البضائع في مدة معقولة، في هذه الحالة يجوز ... نص المادة 781 ق. ب أن يفرغ البضائع في أقرب ميناء أو أن يرجع بها إلى ميناء التحميل (الشحن)، وعليه تحمل كل المصاريف الناتجة عن ذلك شريطة أن لا يكون الإمتناع بسبب قوة قاهرة.

بعد تمام عملية إفراغ البضائع ووضعها على رصيف الميناء أو في المخازن، يبدأ في عملية التسليم.

ثانيا : تسليم البضاعة

التسليم هو وضع البضاعة من الناحية القانونية تحت تصرف المرسل إليه أو ممثله القانوني. فهو عملية قانونية ذات شقين: أولهما قيام الناقل أو وكيله بوضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق في إستلامها، وثانيهما قبول هذا الأخير إستيلام البضاعة من الأول [4].

---

1 - د/ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري - في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 90- المرجع السابق، ص 133.

2- Albert Boyer : transports maritimes, (transport de marchandises par mer, transport sous connaissement - execution du contrat), juris classeur, commercial, fascicule (D), page 9. n° 57, A 1970.

3 - ما نلاحظه على هذا النص هو الخطأ في ذكر النص الذي يتضمن العناية التي يبذلها الناقل عند تحميل البضائع. فالنص الصحيح إذن هو المادة 773 ق.ب بدل المادة 607 ق.ب

4 - د/ مجيد حميد العنبكي، المرجع السابق، ص 199.

ويقوم بتسليم البضاعة عن الناقل وكيل يعرف بوكيل السفينة، هذا الأخير يتم تعيينه من طرف الناقل مقابل أجر، ويقوم وكيل السفينة بهذه المهمة لحساب ناقل واحد (مجهز واحد) أو عدة ناقلين وهو الوضع الغالب في النقل البحري [1].

وقد حددت المادة 610 ق.ب النشاطات التي يقوم بها وكيل السفينة حيث، تشمل العمليات المتعلقة بإستيلام وتسليم البضائع بإسم الربان والعلاقات الإدارية للسفينة مع الـ[illegible] الرسمية، وإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد وإسعاف السفينة أثناء رسو[illegible]، وتموين الربان بالمال اللازم ودفع الحقوق والمصاريف وغيرها من التكاليف واجبة الأداء على الناقل، بمناسبة توقف السفينة في الميناء.

ويلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في المكان المتفق عليه، ولهذا الأخير أن يطلب تسليمه البضاعة بناء على وثيقة الشحن، وإذا لم تصدر أية وثيقة شحن فبناء على وثيقة نقل صحيحة، فتسليم البضاعة من طرف الناقل أو ممثله القانوني مقترن بإستعادة جميع نسخ وثيقة الشحن، وعلى الناقل أن يتحقق من شخصية المرسل إليه أو ممثله القانوني، وألاّ يسلمه البضاعة إلا إذا أبرز له الوثيقة وتحقق منها. فإذا كانت وثيقة الشحن لحاملها فإن الأمر سهل، حيث يسلم البضاعة للشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول، أما إذا كانت إذنية (لأمر) فعليه أن يتحقق أساسا من مختلف التظهيرات اللاحقة، حتى التظهير الأخير، بينما إذا كانت الوثيقة إسمية فما على الناقل إلا التحقق من أن طالب التسليم، هو ذاته المرسل إليه وهو نفس الأمر بالنسبة إلى وكيله.

ومهما يكن فإنه لا يمكن للناقل إذا تقدم لإستلام البضاعة عدة أشخاصا، يحملون نسخا من وثائق الشحن أن يسلمها لأي منهم. بل عليه أن يودعها في مكان أمين على حساب المرسل إليه الحقيقي أو ممثله القانوني، وأن يخبر جميع المطالبين بها بما في ذلك الشاحن فورا [2].

---

[1] – المستشار مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد – الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 90 والتشريعات والمعاهدات المكملة – (دراسة فقهية قضائية)، القاهرة، مكتبة غريب، الطبعة الأولى 1991، ص 155.

[2] – نص المادة 785 ق ب.

وإذا ما سلم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني بعد التأكد من أن هذه النسخة هي التي يجب التسليم بموجبها، تفقد باقي النسخ قيمتها القانونية [1].

أما المرسل إليه أو ممثله القانوني فمن مصلحته أن يتفحص بضاعته قبل إستلامها، ويكون ذلك بمختلف الوسائل المناسبة (حسب طبيعة كل بضاعة) التي تطمئنه على سلامتها سواء من الظاهر أو من الباطن، كما يتحقق أيضا من مطابقة البضاعة للبيانات الواردة بوثيقة الشحن [2].

ووفقا لنص المادة 788 ق ب، على الناقل أن يتعاون مع المرسل إليه بتقديم جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع والتحقق من عدد الطرود، وذلك في حالة الفقدان أو الضرر الأكيدين أو المفترضين، وليس لهذا الفحص شكل خاص ولا إجراء معين ملزم، ويعتمد المرسل إليه أو ممثله القانوني في هذا الفحص على حالة البضاعة ووصفها كما هو وارد في وثيقة الشحن، بصرف النظر عن أوصاف البضاعة التي تعاقد عليها مع الشاحن، وتتم عملية الفحص ومعاينة البضاعة من قبل الناقل والمرسل إليه أو ممثله القانوني قبل تسليم البضاعة، بواسطة الخبراء الذين تدفع مصاريفهم من طرف طالب المعاينة، إلا إذا تبين الضرر أو النقص فيتحمله الناقل.

إن أهم نقطة أو مسألة يستوجب الإشارة إليها، هي أن التسليم يجب أن يكون تسليما فعليا إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وليس حكميا، ذلك أن تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية، لا يبرأ ذمة الناقل اتجاه المرسل إليه أو ممثله القانوني[3].

ما نخلص إليه أن التسليم عملية قانونية بتمامها تنتهي إلتزامات الناقل التعاقدية، ومن ثمة يكون من حقه إستفاء أجرة النقل وباقي المصاريف التي يكون قد تحملها في تنفيده لعقد النقل، هذه الأخيرة تكون على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، كأحد أهم إلتزاماتهما التي يرتبها عقد النقل البحري للبضائع. على هذا الأساس نتناول في المبحث الثاني آثار عقد النقل البحري للبضائع بالنسبة للشاحن والمرسل إليه.

---

[1] – نص المادة 786 ق ب.

[2] – د/ علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1990، ص 176.

[3] – د/ أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، المرجع السابق، ص 24.

المبحث الثاني

آثاره بالنسبة للشاحن والمرسل إليه

يرتب عقد النقل البحري للبضائع إلتزامات قد يشترك في تحملها الشاحن والمرسل إليه، حسب ما إذا كان الشاحن هو نفسه المرسل إليه، أو أنهما شخصان مختلفان. لذلك نقسم هذا المبحث إلى مطلبين: نخصص الأول لدراسة آثار العقد بالنسبة للشاحن (إلتزاماته)، والثاني لآثاره بالنسبة للمرسل إليه.

المطلب الأول

إلتزامات الشاحن

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل، وبدفع أجرة النقل.

أولا: الإلتزام بتسليم البضاعة

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة في الوقت والمكان المحددين، بموجب إتفاقية الأطراف أو بموجب الأعراف المتعارف عليها في ميناء التحميل، وفي حالة ما إذا لم يقوم الشاحن بتحميل البضاعة في الوقت والمكان المتفق عليه أو وفقا للعرف المعتمد، فإنه يتحمل تعويضات تقدر بحسب الخسائر التي تكون قد لحقت بالناقل[1]، هذه التعويضات مهما بلغت درجة الخسائر، فإن قيمتها لا تتجاوز بأي حال من الأحوال مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها.

ثانيا : الإلتزام بدفع أجرة الحمولة (أجرة النقل):

الأجرة هي المبلغ النقدي الذي يدفعه الشاحن (أو المرسل إليه) للناقل في مقابل نقل البضاعة بحرا [2].

---

[1] – المادة 772 ق ب.

[2] – د/ جلال وفاء البدري محمدين، قانون التجارة البحرية، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1997، ص 286.

فالأجرة هي الغاية أو الهدف الذي من أجله يتعاقد الناقل مع الشاحن لنقل بضائعه من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ (الوصول). وفي هذا الإطار يمكن طرح عدة تساؤلات، كيف يتم تحديدها ؟ ومن هو المدين بها ؟ وكيف يتم الوفاء بها ؟ وما ضمانات الوفاء بها ؟ نجيب عن هذه التساؤلات في نقاط أربع على التوالي:

1- تحديد أجرة النقل :

لم تنظم القوانين الجزائرية كيفية تحديد الأجرة إلا بنصوص عامة، بل تحدد الملزم بدفعها فقط. فالأمر إذن متروك لأطراف العقد، حيث جرت العادة في عقد النقل البحري للبضائع على تقدير أجرة النقل، حسب وزن البضاعة، كما تحدد أيضا على أساس الحجم، كما هو الحال في نقل السوائل وأحيانا تقدر حسب وزن البضاعة وحجمها معا، كنقل الأخشاب، وفي أحيان أخرى تحدد على أساس عدد وحدات البضاعة المشحونة، كما هو الشأن في نقل السيارات، وقد تحدد أيضا علىأساس قيمة البضاعة مثل ما هو الحال عليه في نقل البضائع الثمينة، كالمجوهرات والسبائك واللوحات الفنية وما يماثلها [1].

والأجرة المتفق عليها قد تزيد وقد تنـ[illegible] في حالات أخرى، بسبب حصول حوادث أثناء عملية النقل، هذه الحوادث قد تد[illegible]جة عن الأخطار البحرية (القوة القاهرة) أو إهمال الناقل أو تلف البضاعة.

أ - القوة القاهرة:

إذا هلكت البضاعة بسبب قوة قاهرة كالغرق أو الحريق، فإن الإلتزام بدفع الاجرة ينقضي. وهو ما نصت عليه المادة 798 ق.ب حيث جاء فيها "لا تستحق أية أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الاخطار البحرية...". هذا الحكم يتفق مع ما تقضي به القواعد العامة، من أنه إذا إستحال على أحد الطرفين في العقود التبادلية تنفيذ إلتزامه، إنقضى إلتزامه وإنقضى في نفس الوقت إلتزام الطرف الآخر، وهذا نظرا للتقابل والإرتباط بين الإلتزامين. غير أن الحكم الذي أوردته المادة 798 ق.ب يرد عليه إستثناءان:

---

[1] - د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الطبعة الثالثة سنة 1984، ص 226.

– إذا كان الفقدان راجع إلى خطأ الشاحن.

– إذا كان ذلك راجع إلى عيب ذاتي في البضاعة بسبب الحزم والتغليف الفاسد.

أضف إلى هذين الإستثنائين حالتان غير منصوص عليهما في المادة السابقة هما :

– حالة الضرورة أثناء السفر، والتي تؤدي إلى بيع البضائع بسبب تلفها أيا كان سبب التلف.

– إذا عد هلاك وفقد البضائع من الخسائر البحرية المشتركة، كما لو ألقى بها في البحر لأجل السلامة العامة. ومفاد هذا الإستثناء أن الشاحن يحصل على تعويض عن البضائع الهالكة أو المفقودة وكأنها وصلت (وصول حكمي)، وإذا ما تم إسترجاع وإنقاذ البضائع فإنه يكون من حق الناقل إستفاء أجرته.[1]

ب- إهمال الناقل:

إذا لم يقوم الناقل بما يجب عليه وفقا للمواد 770، 772، 775 ق.ب فإنه لا يستحق أية أجرة.

ج- تلف البضاعة:

إذا وصلت البضاعة التالفة بسبب القوة القاهرة أو بسبب عيب خاص بها، إلتزم الشاحن بدفع الاجرة كاملة، إذ لا يجوز له في هذه الحالة أن يترك البضاعة مقابل دفعه للأجرة.

2- المدين بالوفاء (بدفع الأجرة):

المدين الأصلي هو الشاحن الذي ابرم العقد، إلا أنه إذا اتفق على دفعها عند الوصول كان المرسل إليه أو ممثله القانوني ملزما بدفعها، أضف إلى ذلك في حالة إذا ما قبل إستلام البضائع.[2]

3- كيفية الوفاء:

ينظم إتفاق الاطراف كيفية الوفاء بأجرة النقل، وإن كانت العادة جرت على حصول الوفاء عند التسليم، كما قد يتفق الطرفان على دفع جزء من الأجرة عند الشحن، إلا أنه في حالة عدم إستحقاقها فيجب أن ترد.

---

[1] – د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 228 -229.

[2] – نص المادة 797 ق ب.

4- ضمانات الوفاء بأجرة النقل

قد يتفق الشاحن والناقل على تسديد أجرة النقل عند بداية تنفيذ العقد، وهنا لا يطرح أي إشكال. غير أنه إذا ما أتفق على دفعها عند الوصول وإمتنع الملزم بها، فما هي الضمانات التي يقررها المشرع لمواجهة ذلك ؟

لقد قرر المشرع الجزائري نوعين من الضمانات في هذا المجال هما:

أ - حق حبس البضاعة وبيعها:

يتبين من خلال نص المادة 792 ق.ب أن للناقل حق في حبس البضاعة ليس فقط عند عدم دفع الأجرة، وإنما عن جميع المصروفات الأخرى، وكذا عن المساهمة في الخسارات البحرية المشتركة وأجرة الإسعاف والإنقاذ أو تقديمه ضمان بذلك.

وإذا لم يتقدم المرسل إليه لإستلام البضاعة أو رفض إستلامها، أو إذا كان غير معروف، فإن الناقل يقوم بإيداع البضاعة في مستودعات آمنة كما بينا سابقا، وتكون نفقاتها على عاتق صاحب الحق في إستلام البضاعة، إلا أن هذه الوضعية محددة بمدة معينة وهي شهرين، تحسب إبتداء من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، وإذا لم يتم سحب البضاعة من المستودعات في خلال هذه المدة، فإنه يجوز للناقل بعد موافقة السلطات القضائية المختصة ببيعها، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضاعة.

كما أجاز المشرع ببيع البضائع غير المطالب بها قبل وضعها في المستودعات، وقبل إنقضاء مدة الشهرين وذلك في حالتين:

- إذا كانت قابلة للتلف بسرعة.
- إذا كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها[1].

ب - حق الإمتياز:

حق الإمتياز يقرر لصالح الناقل على ثمن البضاعة، إذ يستوفي أجرته بالأولوية على سائر الدائنين الآخرين. إذ نصت المادة 817 ق.ب على أنه: " تقدم الإمتيازات على البضائع والمذكورة في هذا الباب على كل إمتياز آخر عام أو خاص". إلا أن إستيفائه لدين أجرته بإمتياز، يكون لاحقا لبعض الديون السابقة له في المرتبة والمتمثلة

---

[1] - المادتان 792، 793 ق ب.

في المصاريف القضائية المستحقة للدولة، أو التي تم صرفها لفائدة الدائنين المشتركة لحفظ البضائع، أو بيعها وتوزيع الثمن، أو مصاريف التنفيذ والرسوم والتكاليف العمومية، وكذا المصاريف الخاصة بإنقاذ البضائع أو المكافأة المترتبة عن الإسعاف والمبالغ المستحقة عن المساهمة في الخسائر العمومية المشتركة، بالإضافة إلى التعويضات عن الضرر الذي لحق البضاعة.

هذا الإمتياز يبقى قائما حتى تفريغ البضاعة ولمدة 15 يوما، تحسب من تاريخ التفريغ. فإذا لم يرفع دعواه يسقط حقه ويصبح دائنا عاديا، شريطة أن تكون البضاعة بيد المرسل إليه ولم يتم التصرف فيها إلى الغير (بحسن نية).

من خلال ما تقدم عرفنا أن عقد النقل البحري للبضائع يرتب إلتزامات في ذمة طرفي العقد (الناقل والشاحن)، غير أن ما يميزه هو وجود شخص ثالث لم يكن طرفا أساسيا عند إبرامه، لكنه يتحمل بعض من الإلتزامات ويستفيد من حقوق. وهو ما نتناوله في المطلب الثاني.

المطلب الثاني

آثار العقد بالنسبة للمرسل إليه

المرسل إليه شخص ثالث ليس له دور في إبرام العقد، إلا أنه يتحمل إلتزامات ويستفيد من حقوق ناتجة عن هذا العقد. وفي ذلك خروج عن قاعد الأثر النسبي للعقد. فما هي إلتزاماته وحقوقه وما مركزه القانوني ؟

أولا: إلتزامات وحقوق المرسل إليه:

1- إلتزاماته:

على عاتق المرسل إليه بعض الإلتزامات الواجبة التنفيذ نذكر منها :

أ - دفع الأجرة: يلتزم المرسل إليه بدفع أجرة النقل (الحمولة) وكل المصاريف التي يمكن أن يطالبه بها الناقل، وذلك عندما تكون الأجرة واجبة الدفع عند الوصول، أو إذا قبل بإستلام البضاعة.

ب - لا بد عليه أن يرجع جميع نسخ وثيقة الشحن التي تكون بحوزته، عندما يتقدم لإستلام البضاعة.

2- حقوقه:

من بين حقوق المرسل إليه نذكر:

أ - الحق في إستلام البضاعة: يكون للمرسل إليه حق مباشر في مواجهة الناقل، ويستمد هذا الحق من وثيقة الشحن ذاتها، ذلك أنه حق مميز عن العقد المنظم لعلاقات الشاحن بالناقل، فالمرسل إليه يتمتع بحقه هذا، وكأنه طرف أصلي في العقد. [1]

ب - حقه في مقاضاة الناقل: إذا ما أخل الناقل بإلتزاماته التعاقدية، فمن حق المرسل إليه مقاضاته ومطالبته بالتعويض عن كل الأضرار التي تصيبه [2].

فكيف إذن يكسب العقد المرسل إليه هذه الحقوق ويحمله هذه الإلتزامات ؟

أو بعبارة أخرى كيف يكيف مركزه القانوني ؟

ثانيا : المركز القانوني للمرسل إليه

وجدت عدة نظريات تفسر المركز القانوني للمرسل إليه في وثيقة الشحن، من أهم هذه النظريات نذكر ما يلي:

1- نظرية الإشتراط لمصلحة الغير:

يذهب أصحاب هذه النظرية إلى أن الشاحن عندما يبرم عقد النقل، فإن العقد يتضمن إشتراطا لمصلحة الغير، وهو هنا المرسل إليه، ويكسب هذا الإشتراط المرسل إليه الحق في إستلام البضاعة، ويقبل المرسل إليه هذا الإشتراط بإستلام البضاعة فعلا، ومن ثم يتحمل الإلتزام المرتبط بهذا الإشتراط وهو دفع أجرة النقل، ولا يتصور أن المرسل إليه يستطيع بإستلامه البضاعة أن يقبل الإشتراط الذي عقده الشاحن لمصلحته، رافضا الإلتزام بدفع أجرة النقل.

هذا الرأي لا يمكن أن يعتمد عليه، إلا في تفسير حق المرسل إليه في إستلام البضاعة، دون إلتزامه بدفع الأجرة وغير ذلك من الإلتزامات الواردة في سند الشحن[3]. بعبارة أخرى، لا يمكن للإشتراط لمصلحة الغير أن يرتب إلتزامات، وإن أمكن أن تتولد عنه حقوق لصالح من تم الإشتراط لمصلحته.[4]

---

[1] - د/ هشام فرعون، المرجع السابق ، ص 178.

[2] - د/ هشام فرعون، القانون البحري، دمشق، مطبعة كرم، 1975 - 1976، ص 212.

[3] - د/ محمود سمير الشرقاوي، المقال السابق، ص 71.

[4] - د/ محمد مختار بربري، قانون الطيران في وقت السلم، القاهرة، دار الفكر العربي، 1976، ص 159.

2- نظرية النيابة الناقصة:

يرى البعض أن الشاحن عند تعاقده مع الناقل يعتبر نائبا عن المرسل إليه نيابة ناقصة، بحيث يعتبر المرسل إليه طرفا في العقد، وفقا لأحكام النيابة الناقصة التي تقضي بإنصراف آثار العقد إلى الأصيل [1].

إن ما يعاب على هذا الإتجاه هو محاولته لجعل المرسل إليه طرفا في العقد، بالرغم من أنه أجنبي عنه، أضف إلى ذلك أن المرسل إليه قد لا يكون معلوما عند إبرام العقد وإصدار وثيقة الشحن (إذا كانت وثيقة الشحن لحاملها).

3- نظرية الخلف الخاص:

يذهب أصحاب هذا الإتجاه إلى أن المرسل إليه خلف خاص للشاحن، بوصفه مشتريا للبضاعة، وقد عقد المستخلف (الشاحن) عقد نقل يتعلق بهذه البضاعة، فإن هذا الخلف الخاص (المرسل إليه) ينتقل إليه ما يرتب هذا العقد من إلتزامات وحقوق.

هذا الرأي لا يصلح بدوره لتفسير إلتزامات المرسل إليّه في سند الشحن، فالإلتزام لا ينتقل إلى الخلف الخاص مع الشيء، إلا إذا كان يثقل العين أو يمنع من إستعمال بعض حقوقها، أو يقيد من إستعمالها، أما إذا كان ما رتبه السلف إلتزاما شخصيا كدفع الأجرة، فإنه لا ينتقل إلى الخلف الخاص، إلا بنص في القانون أو بإتفاق خاص بين السلف والخلف [2].

4- نظرية التعاقد لمصلحة الغير:

لقد ظهر إتجاه حديث في الفقه الفرنسي، يشير إلى أن العمل أفرغ لنا قالبا جديدا من قوالب القانون الخاص، يمثل تطبيقا للعلاقات القانونية ثلاثية الأطراف، هو التعاقد لمصلحة الغير " Contrat pour autrui ". ويمكن تعريف التعاقد لمصلحة الغير بأنه، عقد يبرم بين شخصين بإسمهما الشخصي ويرتب للغير حقا بالمطالبة المباشرة والشخصية بتنفيذ العقد لمصلحته، سواء إقترن ذلك بإلزامه بأداء لأي من طرفي العقد، أو يكون

---

[1] - د/ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 72.

[2] - د/ محمود سمير الشرقاوي، المقال السابق، ص 71.

التعاقد لمصلحة الغير ضروريا إذا ما كان وجود الغير، هو الذي يبرر إبرام العقد الأصلي بين الطرفين، وهذا ما يتفق وتدخل المرسل إليه في تنفيذ العقد[1].

ما يمكن قوله إذن، هو أن كل نظرية حاولت تفسير وتحديد المركز القانوني للمرسل إليه، وفقا لزاوية أو جانب معين دون أن تكون نظرتها شاملة لجميع جوانبه. وعليه فإن مركز المرسل إليه يفسر إستنادا إلى وثيقة الشحن ذاتها، إذ نجد أن حق المرسل إليه في المطالبة بإستلام البضاعة، إنما يستند إلى وثيقة الشحن التي يصدرها الناقل، كما أن المرسل إليه لا يكون ملزما إلا بالإلتزامات الواردة بوثيقة الشحن.

ما نخلص إليه، أن عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن، عقد رضائي ينعقد دون ما حاجة لشكل معين، إذ يكفي لإنعقاده رضا الطرفين، بالإضافة إلى أركان أخرى من محل وأجرة النقل.

كما أنه يعتبر من قبيل عقود الإدعان، الذي يقتضي القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها.

ويتم إثبات عقد النقل البحري بموجب وثيقة الشحن بإعتباره عقد تجاري، بكافة طرق أو وسائل الإثبات، تطبيقا للمبدأ السائد في العقود التجارية (المعاملات التجارية) هو حرية الإثبات.

أضف إلى ذلك أن هذا العقد فيه خروج عن قاعدة الأثر النسبي للعقود، إذ يرتب على عاتق شخص ثالث لم يكن طرفا أساسيا عند إبرامه، إلتزامات ويكسبه حقوقا، وهذا إستنادا إلى وثيقة الشحن وما تتضمنه من بيانات.

إذن فوفقا لهذه الأحكام وهذه المزايا، فإن عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن، يلعب الدور اللازم في تحريك التجارة البحرية عموما، والنقل البحري خصوصا.

هذا الدور الهام الذي يؤديه عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن، قد يتعطل إذا ما أخل أحد الأشخاص (أطراف العقد) بإلتزاماته التعاقدية عند تنفيذه له،

---

[1] – د/ هاني محمد دويدار، العقود التجارية والعمليات المصرفية، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1994، ص 67 -68.

الذي قد تنتج عنه أضرار تلحق البضاعة وأصحابها، ومن ثمة يجوز مساءلته عن ذلك مسؤولية تقصيرية كانت أم تعاقدية.

ما تجب الإشارة إليه قبل ذلك، أن مسؤولية الشاحن والمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، تخضع للقواعد العامة. بينما مسؤولية الناقل، تخضع لأحكام خاصة في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لعام 1924.

على هذا الأساس نتناول في الباب الثاني، أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

الباب الثاني

أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم:

إن عقد النقل البحري هو الغاية التي يستهدفها أي تشريع بحري، ونقل البضائع هو الأمر الغالب، ومسؤولية الناقل البحري هي أهم ما يقال في هذا الشأن، ذلك أنها تثير الكثير من المنازعات بين الشاحنين والناقلين وشركات التأمين والبنوك.

إذن فمسؤولية الناقل البحري للبضائع المترتبة عن عدم تنفيد العقد، هي بالأساس مسؤولية عقدية، التي هي "جزاء عدم تنفيد العقد"[1].

بخلاف المسؤولية التقصيرية التي هي "جزاء العمل غير المشروع" [2].

هذا لا يعني أن الناقل البحري لا يسأل مسؤولية تقصيرية بمناسبة تنفيذه للعقد. ذلك أن المادة 813 ق.ب تنص على أنه "تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية".

إنما المراد هو دراسة مسؤولية الناقل البحري، على إعتبار ما سبق دراسته في الباب الأول، وهو أحكام عقد النقل البحري للبضائع، وأن ما يترتب عن الإخلال به هو مسؤولية تعاقدية. هذه الأخيرة محددة بوقت زمني (مجال زمني) تقوم فيه، والذي يختلف بإختلاف النظام القانوني الذي يحكم عقد النقل البحري للبضائع ذاته.

فإذا كان القانون البحري هو المطبق، فإن مسؤولية الناقل البحري تبدأ، من تكفله بالبضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني [3].

أما إذا كان العقد تحكمه معاهدة بروكسل لعام 1924، فإن مسؤولية الناقل البحري، تقوم من شحن البضاعة إلى غاية تفريغها (وهو ما يعرف بالمرحلة البحرية من العقد). أما خارج نطاق تطبيقهما، فيطبق القانون الذي تشير إليه قواعد الإسناد.

---

[1] - د/ أنور سلطان، الموجز في مصادر الإلتزام، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1970، ص 248.

[2] - د/ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 327.

[3] - أنظر القرار الصادر عن المجلس الأعلى، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 59509، بتاريخ 1987/12/17، بين (ل. ب) ضد (ص•ج•ت) و (م. ص. غ م)، المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1991 عدد 01، ص 76-78.

إن القواعد التي جاءت بها معاهدة بروكسل لعام 1924، والقانون البحري، هي قواعد آمرة لا يجوز مخالفتها، إلا ما أستثني منها بنص.

إذن فمسؤولية الناقل البحري للبضائع تقوم إذا ما أرتكب الناقل أو تابعوه أخطاء، يترتب عنها أضرارا، تلحق بالبضائع أو بأصحابها، الذين يكون لهم الحق في اللجوء إلى القضاء للمطالبة بتعويض ذلك، عن طريق رفع دعوى المسؤولية.

على هذا الأساس، نقسم الباب الثاني إلى ثلاثة فصول:

نخصص الأول منه لدراسة مدى المسؤولية، في حين نتناول في الثاني التعويض عن المسؤولية، وفي الفصل الثالث دعوى المسؤولية.

الفصل الأول

مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم:

المقصود بمعنى مدى المسؤولية، تتجلى في الجواب عن السؤال التالي:

هل أن حصول خطأ من قبل الناقل أو تابعييه في كل الحالات تترتب عليه المسؤولية ؟

والإجابة عن ذلك تقتضي منا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين: نتناول في الأول قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وفي الثاني الإعفاء من المسؤولية.

المبحث الأول

قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لقيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أسباب تتمثل في الأخطاء الشخصية التي يرتكبها هو أو تابعوه (البحريون، البريون)، ويترتب عن هذه الأخطاء أضرارا مختلفة، قد تلحق بالبضاعة ذاتها أو بأصحابها. أو ما أسميه بحالات قيام مسؤولية.

على هذا الأساس نتناول في مطلب أول أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وفي مطلب ثاني حالات قيام مسؤوليته.

المطلب الأول:

أسباب قيام سؤولية الناقل البحري للبضائع

يسأل الناقل المخل بإلتزاماته التعاقدية سواء عن الأخطاء التي يرتكبها هو شخصيا أوتابعوه.

أولا : الخطأ الشخصي للناقل

مما لا شك فيه إذا كان الضرر الذي لحق بالشاحن أو المرسل إليه، راجعا إلى خطأ الناقل نفسه، فإن هذا الأخير يعد مسؤولا عن تعويضه. إلا أن هذه الأخطاء من الناحية العملية قليلة الوقوع، ذلك أن الناقل لا يتدخل شخصيا في تنفيذ العقد، إنما يعهد بذلك إلى أشخاص سواء كانوا بحريين أو بريين، غير أنه يمكن تصور البعض منها، كحالة عدم قيام الناقل أصلا بتنفيذ العقد.[1]

ثانيا: مسؤوليته عن أخطاء تابعية:

يستعين الناقل البحري للبضائع لتنفيذ إلتزاماته التعاقدية بعدة أشخاص (بحريون وبريون).

---

[1] – د/ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 702.

1- الأشخاص البحريون:

ويقصد بهم كل الأشخاص الذين يعملون في المجال البحري (على سطح السفينة والمياه)، ويساعدونه لتنفيذ العقد، من بينهم ربان السفينة والمرشد. ذلك أن علاقتهم بالناقل علاقة تبعية، يحكمها عقد العمل البحري (أساسا عندما يكون الناقل هو نفسه مجهز السفينة)، كما هو الحال أو الوضع بالنسبة للربان والبحارة.[1]

ومن ثم يكون الناقل مسؤولا عنهم في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلهما، عن عدم قيامهم بتنفيذ المهام التي كلفوا بها، بغية تمكين الناقل من تنفيذ إلتزاماته التعاقدية.

غير أنه يجب أن نفرق بين نوعين من الأخطاء المرتكبة:

أخطاء ملاحية وأخرى تجارية:

أ- الأخطاء الملاحية:

إذا حصلت أخطاء في قيادة السفينة أو في عدم صلاحية السفينة للملاحة ... إلخ، وكما سنبينه لاحقا فإن الناقل لا يعد مسؤولا عنها (تعتبر من بين أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية) . حيث تنص المادة 04 الفقرة ثانيا بند "أ" من معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 803 ق.ب.ج على ذلك بعبارة "الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل" .

ب- الأخطاء التجارية:

يسأل الناقل عن هذه الأخطاء مسؤولية تعاقدية، من هذه الأخطاء مثلا تقصير الربان في المحافظة على البضاعة أثناء نقلها، ويسأل الناقل عن هذه الأخطاء تطبيقا لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير، ذلك أن هذا الغير لا تربطه أية علاقة تعاقدية بالطرف المتعاقد مع الناقل، ومن ثم لا يجوز أن يسأل هذا الأخير عن تنفيذ الناقل لإلتزاماته التعاقدية في هذا الإطار.

---

[1] - د/ هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري- الجزء الأول - السفينة، مكتبة ومطبعة الإشعاع، سنة 1993، ص 306.

2- الأشخاص البريون:

يساعد الناقل في تنفيذ إلتزاماته التعاقدية أشخاص بريون، من بينهم وكيل السفينة والقائم بعمليات المناولة (مقاول المناولة).

أ- وكيل السفينة:

يرتبط الناقل بوكيل السفينة (بوكيله) بموجب " عقد الوكالة "، فإذا ما أخل الوكيل بإلتزاماته التعاقدية وفي حدود وكالته، كالتأخر في إستلام البضائع، أو التأخر في تسليمها، أو عدم قيامه بالإجراءات الإدارية اللازمة، والتي تنجم عنها خسائر أو أضرار تلحق بمن له الحق في إستلام البضاعة. يكون الناقل هو المسؤول عن ذلك، في علاقته بالشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلهما، على إعتبار أنه لا توجد علاقة تعاقدية ما بينهم وبين هذا الوكيل.

ب- مقاول المناولة:

يقوم مقاول المناولة بعدة أعمال، تشمل عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وإنزالها وعملية وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها، هذه الأعمال أساسية لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع من طرف مقاول المناولة، هذا الأخير يرتبط بالناقل بموجب عقد المناولة (عقد مقاولة).

وإلتزام المقاول إلتزام بوسيلة، أي ببذل عناية، ومن ثم يجب عليه إتخاذ كافة الإحتياطات اللازمة والتي تقرها أصول المهنة بالنسبة لكل البضاعة [1].

وإذا ما أرتكب المقاول أخطاء في تنفيذ العقد (عقد المناولة) ونتج عن ذلك أضرارا بمن له الحق في إستلام البضاعة، عد الناقل مسؤولا عن ذلك. لأنه لا توجد علاقة تعاقدية ما بين مقاول المناولة وصاحب البضاعة (الشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلهما)[2].

---

[1] - د/ محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، القاهرة، مطبعة الأطلس، 1983، ص 232.

[2] - تنص المادة 915 من القانون رقم 98-05 على أنه "في حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسؤولا أتجاه من طلب خدماته".

ثالثا: مسؤولية الناقل في حالة النقل بسند شحن مباشر

عندمايتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها وإنما بمعونة ناقلين آخرين، ويتم ذلك بواسطة سند (وثيقة) شحن مباشر يحكم عملية النقل بجميع أجزائها.

ومن ثمة يكون بيد الشاحن سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتعاقبة، ويترتب على وحدة عقد النقل البحري في هذه الحالة النتائج التالية:

1- أن للمرسل إليه حق الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر، مع أنه لم يستلم البضاعة من هذا الناقل، وإنما تسلمها من الناقل الأخير.

2- أن شروط سند الشحن المباشر تحكم عمليات النقل المختلفة في العلاقة بين الناقل الأول والشاحن أو المرسل إليه. فإذا تعاقد الناقل الأول مع الناقل الثاني على شروط مخالفة لما تم الإتفاق عليه مع الشاحن، كان مسؤولا قبل الشاحن أو المرسل إليه.

وفي هذا النوع من النقل، يتفق الناقل الذي يصدر سند الشحن مع الشاحن، على أن يتولى النقل إلى نقطة معينة ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثان، ينقلها بدوره إلى ناقل ثالث وهذا بتتابع حتى تصل البضاعة إلى مكان الوصول [1].

على هذا الأساس فالناقل الأول يكون مسؤولا قبل الشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلهما، عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ العقد، بينما الناقلين اللاحقين له والناقل الأخير لا يكونوا مسؤولين إلا عن الأضرار التي تقع أثناء المرحلة من النقل التي قاموا بتنفيذها، إذ أن كل ناقل يكون مسؤول في حدود المرحلة التي تكفل بالنقل فيها، على أن تكون هذه المسؤولية مسؤولية تضامنية مع الناقل مصدر وثيقة (سند) الشحن المباشرة.[2]

إن إرتكاب الناقل لهذه الأخطاء سواء كانت شخصية أو من طرف مندوبيه يترتب عنها أضرارا تلحق البضاعة ذاتها أو أصحابها.

---

[1] - د/ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع - في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 - (دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورج)، المرجع السابق، ص 81.

[2] - نص المادة 787 ق ب.

وعليه نتناول إذن في مطلب ثاني، حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

المطلب الثاني :

حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

جاء في المادة 802 ق.ب ما يلي: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها للمرسل إليه (أو ممثله القانوني وفق التعديل) بإستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية ".

ما يلاحظ على هذا النص أن صياغته جاءت عامة، إذ لم يبين لنا مختلف مصادر الضرر[1]. بخلاف نص المادة 03 الفقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924 التي حددت ذلك، حيث تنص على أنه "إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في إستلامها طبقا لعقد النقل...".

ومن ثم فإن حالات قيام المسؤولية هي ثلاث: الهلاك والتلف والتأخير.

أولا : هلاك البضاعة La perte - Loss

الهلاك يعني زوال مادة الشيء، أو تدميره ، أو عدم العثور عليه بحيث يتعذر على الناقل تسليم الشيء إلى المرسل إليه، لينهي الإلتزامات التي فرضها عليه عقد النقل[2].

وقد يكون هلاك البضاعة كليا ، ويكون عند عدم تسليم البضاعة كليا إلى المرسل إليه، كما لو غرقت أو سرقت أو إحترقت... إلخ،كما قد يكون هلاكا جزئيا. وهو تسليم جزء من البضاعة للمرسل إليه كما لو وصلت وبها نقص.

---

[1] – بخلاف ذلك فالنص باللغة الفرنسية أكثر دقة ووضوحا، حيث تنص المادة 802 ق.ب المعدلة على أنه " Le transporteur est responsabilités des perts " بمعنى أن الناقل مسؤول عن الضياع أو الهلاك الذي يلحق بالبضاعة.

[2] – د/ مجيد حميد العنبكي، المرجع السابق، 232.

إذن يجب على الناقل أن يسلم البضاعة المشحونة بكميتها المبينة في وثيقة الشحن، إلا إذا كانت الكمية المسلمة إليه أكثر من الكمية المبينة في الوثيقة (وثيقة الشحن)، فيستوجب عليه عندئذ أن يسلم الكمية كما إستلمها من الشاحن، فإذا هلكت كليا أو جزئيا عد مسؤولا عنها.

ولمعرفة ما إذا كان ثمة نقص في البضاعة أم لا، يكون بالرجوع إلى وثيقة الشحن ومقارنة ما تحتويه من بيانات مع مقدار البضاعة المسلمة (كمية البضاعة المسلمة).

ويطرح التساؤل هل يعتبر إستبدال البضائع، وكذلك عجز الطريق (نقصها)، هلاك كليا أم جزئيا أم لا يعدان أصلا هلاكا ؟

أ- بالنسبة لإستبدال البضائع (الأشياء):

إن الفرض الممكن تصوره هو أن الناقل يسلم إلى المرسل إليه بضائع أخرى ليست هي عين البضائع التي تعاقد عليها الشاحن وسلمها له. كأن يكون الناقل قد نقل عدة شحنات في آن واحد، وفي السفينة نفسها، مع إختلاف المرسل إليهم، وحدث وأن سلم شحنة أحدهم للآخر.

هذا الإستبدال قد يكون كلي، كما إذا كانت الشحنة من الرز البستمي فسلم الناقل الكمية إلى المرسل إليه من الرز الصيني.

وقد يكون الإستبدال جزئيا ، كأن تكون الشحنة أطوال قماش من الصوف فسلم الناقل الكمية كاملة من حيث العدد ، ولكن قسما منها من القماش الصوفي والآخر من القماش القطني.

والتساؤل الذي يطرح هنا أيضا هل تعتبر الأشياء (البضائع) في الأمثلة السابقة في حكم الهالكة أم التالفة ؟

لقد إختلف الفقه والقضاء في الإجابة عن هذا التساؤل، فالقضاء الفرنسي يعتبر الإستبدال الكلي أو الجزئي بمثابة هلاك كلي. بينما يذهب فريق من الفقه الفرنسي إلى التمييز بين الإيستبدال الكلي والجزئي.

فيعتبر الأول من قبيل الهلاك الكلي، بينما يعتبر الثاني من قبيل الهلاك الجزئي.

وإنتقل الخلاف نفسه إلى الفقه العربي، فيذهب رأي إلى القول "إن المرسل إليه تسلم الأشياء (البضائع) بالفعل، بحيث كان في إستطاعته أن يتبين النقص أو العيب فيها، وبالتالي فإن حالة الإستبدال سواء كان كليا أم جزئيا يمثل حالة الهلاك الجزئي.

بينما يذهب رأي آخر (فريق آخر) إلى "أن حالة الإستبدال سواء كان كليا أو جزئيا وسواء من الأدون إلى الأحسن أو بالعكس، تمثل صورة من صور التلف.[1]

أما بالنسبة للقضاء والفقه وكذلك المشرع الجزائري فإنه لم يعثر على وجهة نظرهم ورأيهم في هذه المسألة. وعليه فإنني أوافق وجهة النظر القائلة "بأنه يستوجب النظر إليه نظرة شاملة، في علاقة المرسل إليه بالشاحن والمرسل إليه بالناقل والمرسل بالناقل. وبالتالي للمرسل إليه (المشتري) الحق في رفض تسلم البضاعة إذا لم تكن حسب المواصفات التي تتضمنها وثيقة الشحن، كما يكون له الحق في المطالبة بالتعويض، بالإضافة إلى فسخ عقد النقل.[2]

ب – بالنسبة لعجز الطريق (النقص المتسامح فيه) :

وهو النقص اليسير الذي تتعرض له البضائع بحكم طبيعتها، وكذا الظروف المحيطية بها. إذ أن الناقل بالنسبة لهذا النقص لا يعد مسؤولا عنه، وهو ما جاء بنص المادة 803 المعدلة بند "ر" "... أو نقص البضاعة أثناء السفر". إذن قلت نظرا لخصوصية البضائع فإنه قد يلحقها نقص، كاللحوم والسوائل والحبوب مثلا. وهذا لأسباب عدة كالضغط، والتبخر، أو تعرضها لرطوبة البحر وتقلبات الجو، فضلا عن عمليتي الشحن والتفريغ.

وعلى إعتبار أن هذا النقص لصيق بطبيعة البضاعة، وخارج عن سيطرة ورقابة الناقل عليه، فلا محل لمساءلته. ويخضع تقدير النقص المتسامح فيه للعرف المعتمد في ميناء وصول البضاعة.

وبالنسبة لإثبات الهلاك، فإنه يجب على المرسل إليه أو من ينوب عنه، قبل إستلام البضاعة، أن يتحقق من أهمية وحالة البضاعة التي تقدم إليه من قبل الناقل.

---

[1] – د/ مجيد حميد العنبكي، المرجع السابق، ص 235-236.

[2] – وهي وجهة النظر التي إعتمدها الدكتور مجيد حميد العنبكي، في مرجعه السابق، ص 236-237.

وذلك بمقارنة حالة البضاعة المسلمة جزئيا بما هو مدون في وثيقة الشحن، وهذا عند حصول التسليم الجزئي أي في حالة حصول هلاك جزئي.

أما في حالة الهلاك الكلي، حيث لا يسلم أي جزء من البضاعة المنقولة فعلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، أن يوجه إخطارا بذلك إلى الناقل أو ممثله القانوني، في ميناء الوصول (ميناء التفريغ)، كإجراء أساسي.[1] وذلك بعد إبراز وثيقة الشحن للناقل، عند عدم تسلمه أي جزء من البضاعة ليثبت حصول الهلاك الكلي.

كل هذا في حال ما إذا كان بيد المرسل إليه أو ممثله القانوني وثيقة شحن نظيفة (خالية من التحفظات).

أما إذا كان بيد المرسل إليه أو ممثله القانوني وثيقة شحن غير نظيفة، فتكون مهمته عسيرة، لأن هذه التحفظات تكون قرينة لصالح الناقل، إذ أنها تفيد بأن الناقل قد سلم البضاعة بالوصف الذي تم فيه التسليم. فيتطلب من المرسل إليه أو ممثله القانوني هدم هذه القرينة بإثبات ما يخالفها. [2]

في جميع الأحوال يجب على الناقل، أن يتعاون مع المرسل إليه على تقديم جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع، والتحقق من عدد الطرود ومعاينتها من طرف خبراء.[3]

ثانيا: التلف L'AVARIE

ويقصد به "وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها، ولكن في حالة معيبة" [4].

وبمعنى أخر يعني " وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها ولكنها تالفة ".

ويشمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها، ويأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف.[5]

وتعييبها يجعلها غير صالحة للإستعمال الذي أعدت له، أو أن إستخدامها لم يكن بالشكل الكامل فيما لو لم تصب بالتلف. ومن أمثلة ذلك فاكهة عطبت، أو زهور ذبلت، أو أجهزة تحطمت، أو لوحات تشوهت... إلخ.

---

[1] – سنبين ذلك عند دراسة دعوى المسؤولية في الفصل الثالث من هذا الباب.

[2] – د/ مجيد حميد العنبكي، المرجع السابق، ص 235.

[3] – نص المادتان 788، 789 ق ب.

[4] – د/ مجيد حميد العنبكي، المرجع السابق، ص 239.

[5] –د/ عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، الإسكندرية، منشأة المعارف،دون سنة النشر، ص 185.

ولكن ما هو الحل لو تلف جزء من البضاعة، بحيث لا يصلح الباقي لإستعماله فيما أعد له ؟

يذهب رأي إلى "أنه يعتبر في هذه الحالة، أن ثمة هلاك كلي للبضاعة ". ويوجد رأي آخر أتفق معه حيث يرى بأن "فيصل التفرقة بين الهلاك الكلي والهلاك الجزئي هو حصول التسليم من عدمه، فإذا ما كانت البضاعة قد سلمت إلى المرسل إليه، ومهما كان قدر أو شأن التلف الذي لحق بجزء منها، والذي يؤدي إلى عدم صلاحية الجزء الباقي للإستعمال فيما أعد له، فإن الأمر لا يرقى بحال إلى القول بأن ثمة هلاك كلي، إذ الغرض في الهلاك الكلي أنه ليس ثمة تسليم للبضاعة أو جزء منها. أما إذا حصل تسليم، ولو كان التلف شاملا للبضاعة كلها، فإننا نكون بصدد حالة تلف كلي وليس هلاك كلي، ويبدو أثر ذلك في أنه مع هذا التسليم، يقع على عاتق من يتقدم للإستلام، إخطار الناقل بالتلف.

ويبدأ من تاريخ حصوله، سريان مدة تقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري"[1].

وهو ما جاء بنص المادة 790 ق.ب والمادة 03 فقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924. إذ تنص هذه الأخيرة على أنه "إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك والتلف وبماهية هذا الهلاك أو التلف، للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة أو وضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في إستلامها طبقا لعقد النقل، فإن هذا التسليم يعتبر – إلى أن يثبت العكس – قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن".

ويتم إثباته بنفس طريقة إثبات الهلاك ، حيث يقع عبء الإثبات على عاتق المرسل إليه أو ممثله القانوني.

---

[1] – د/ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع – في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 – (دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورج)، المرجع السابق، ص 73.

ثالثا: التـــأخيـــــر Retard - delay

التأخير هو "عدم وصول البضاعة في الوقت المحدد أو اللازم"، ذلك أنه من المنطقي أن يسأل الناقل عن التأخير في إيصال البضائع إلى الأمكنة وفي الأوقات المحددة إتفاقا أو وفقا للأعراف المتعامل بها ، ويتحقق التأخير في حالتين:

- **الحالة الأولى:** وهي حصول التأخير من طرف الناقل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في الوقت الذي حصل الإتفاق عليه.
- **الحالة الثانية:** عندما لا يكون ثمة إتفاق على تحديد ميعاد محدد تسلم فيه البضاعة، فعلى الناقل أن يسلمها في الميعاد الذي يسلمها فيه أي ناقل عادي آخر، وفي نفس الظروف (وفقا للأعراف المتعامل بها في موانئ التفريغ).

ومعيار ذلك معيار موضوعي يخضع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع.

والتأخير على عكس الهلاك والتلف ليس ضررا بذاته، وإنما الضرر في النتائج التي تترتب عليه، والذي يكون بالضرورة ضررا إقتصاديا، يتمثل في فوات ربح أو وقوع خسارة، وهذا الضرر قد يقع على البضاعة كما إذا فوت عليه التأخير صفقة رابحة أو ألحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة، بسبب تأخر وصول الآلات المطلوبة[1].

إذن ورغم ما يسببه التأخير في إيصال البضاعة في الوقت المناسب (إتفاقا أو عرفا)، من أضرار جسيمة بأصحاب البضاعة أو البضاعة ذاتها، فإن المشرع لم ينص عليه إلا فيما يتعلق بتحديده فقط،ومن ثم فلا تحكمة قواعد النقل البحري للبضائع الواردة بالقانون البحري وإنما تحكمه القواعد العامة.

إن ما نستنتجه مما تقدم، أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع لا تقوم إلا إذا أخل بإلتزاماته التعاقدية، نتيجة لأخطاء يرتكبها هو شخصيا أو مندوبيه (تابعيه)، ويقع إثبات ذلك على عاتق المرسل إليه (الدائن)، ذلك أن إلتزام الناقل البحري سواء في معاهدة بروكسل لعام 1924 أو القانون البحري،هو إلتزام ببذل عناية. وهو ما يستنتج من نص المادة 773 ق.ب التي جاء فيها "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورص

---

[1] – د/ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع – في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 – (دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورج)، المرجع السابق، ص 75.

البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الإتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل. وإذا إقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن" [1] .

ولما كان كذلك فإنه يقع على عاتق المرسل إليه أو ممثله القانوني، بصدد مطالبة الناقل بالتعويض لإخلاله بتنفيذ إلتزامه عبء إثبات عقد النقل، وأن الناقل لم يقم بتنفيذ إلتزامه أو قام به على نحو معيب وعلى أنه قد لحقته أضرارا من جراء ذلك.

فإذا أثبت المرسل إليه ذلك، كان هذا إثباتا للخطأ العقدي وما على الناقل أن ينفي ذلك، بأن يثبت عدم إرتكابه للخطأ، وذلك بأن بذل العناية اللازمة لتفادي الأضرار الحاصلة بالبضاعة، بالإضافة إلى تمسكه بأي سبب من أسباب الإعفاء القانونية والإتفاقية، حتى يقطع علاقة السببية بين الخطأ والضرر الحاصل.

على هذا الأساس نتناول في المبحث الثاني الإعفاء من المسؤولية.

---

[1] - تقابلها المادة 780 ق ب، فيما يتعلق بتفريغ البضاعة، وكذلك المادة 03 فقرة أولا وثانيا من معاهدة بروكسل لعام 1924.

المبحث الثاني

الإعفـــاء من المسؤوليـــة

يعفى الناقل من المسؤولية إذا ما توفر سبب من أسباب الإعفاء القانونية أو الإتفاقية، كما أنه قد يستفيد من هذا الإعفاء عدة أشخاص، وهم التابعون البريون والبحريون للناقل.

وعليه نقسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب. حيث نتناول في الأول حالات الإعفاء القانونية، وفي الثاني شروط الإعفاء الإتفاقية، وفي الثالث المستفيذون من الإعفاء.

المطلب الأول

أسباب (حالات) الإعفاء القانونية

لقد عددت المادة 04 من معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 803 ق.ب هذه الأسباب، بالإضافة إلى حالات أو أسباب أخرى تحتويها نصوص مختلفة:

أولا: الإعفاء من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة وعن الأخطاء الملاحية

1- إعفاء الناقل عن عدم صلاحية السفينة للسفر:

طبقا لنص المادة 04 فقرة أولا من معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 803 فقرة " أ " ق ب، فإلتزام الناقل ببذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه، بجعل السفينة صالحة للسفر، هو إلتزام ببذل عناية يتم الوفاء به بمجرد القيام ببذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للسفر، ولا يسأل الناقل بعد ذلك عن الأضرار التي تلحق البضاعة، نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة طالما أنه قام بتنفيذ إلتزامه.

على هذا الأساس إذاكان عدم صلاحية السفينة ناتج عن عيوب خفية في السفينة، لا تظهر بالرغم من أن الناقل بذل الإهتمام والعناية ما يكفي لإظهارها، فإن الناقل لا يسأل إذا حدثت الأضرار نتيجة لهذه العيوب.[1]

2- الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة

وفقا لنص المادة 803 ق ب والمادة 04 فقرة ثانيا بند "أ" من المعاهدة، فإن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن أعمال أو أخطاء الربان والبحارة والمرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة .

أ - الخطأ في الملاحة:

ويقصد به الخطأ الفني في قيادة السفينة وتسييرها، كمخالفة الربان للقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار، القيام بمناورات معيبة. والخطأ في الملاحة يقع أثناء الرحلة البحرية، كما قد يقع والسفينة في الميناء[2].

وما على قاضي الموضوع إلا تقدير ما إذا كان الخطأ يعد ملاحيا أم لا.

ب - الخطأ في إدارة السفينة :

لم تنص المادة 803 ق ب على هذا الخطأ صراحة، إذ إكتفت بعبارة "الأخطاء الملاحية"، فهل يعني ذلك أنه يدخل ضمن الأخطاء الملاحية، أم أن الناقل لا يستفيد منه (لا يعفى). إذ كان من الضروري أن يبين المشرع ذلك وهذا تماشيا مع ما تقرره معاهدة بروكسل لعام 1924، وبغية التفريق بين ما إذا كان العمل يهدف إلى المحافظة على السفينة أم على البضاعة[3] .

[2،1] - د/ أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقا لمعاهدات بروكسل وتعديلاتها، المرجع السابق، ص 68-69-70.

[3] - د/ علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 102-103.

ثانيا – القوة القاهرة:

القوة القاهرة هي حادث لا يمكن توقعه ولا تلاقية، وليس للناقل دخل في حدوثه، ويؤدي إلى إستحالة تنفيذ الناقل لإلتزاماته، ومعيار الإستحالة موضوعي لا شخصي[1].

وقد نص المشرع على عبارة القوة القاهرة في الفقرة "هـ" من المادة 803 ق ب، بينما معاهدة بروكسل لعام 1924 نصت على حالات تعد أو تندرج ضمن مفهوم القوة القاهرة وتتمثل في:

1- الحريق:

لقد نصت المادة 803 ق.ب فقرة "ج" على هذه الحالة كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية، إلا أن ورودها بنص المادة جاء مستقلا عن حالة القوة القاهرة، وكأنهما شيئان مختلفان، وهذا أمر لا يستقيم، ذلك أنه وإنطلاقا من توافر شروط القوة القاهرة لإعتباره كذلك ، فإنه يعد قوة قاهرة إذا كان سببه ليس الناقل وإنما أسباب أخرى لم تكن متوقعة ولم يكن بالإمكان دفعها.

ويمتد الإعفاء من الحريق إلى الأضرار الناشئة عن الدخان المتخلف من النار، وكذلك الأضرار الناتجة عن المياه التي أطفئت بها.

وعبء الإثبات في هذه الحالة يقع على عاتق من لحقته الأضرار نتيجة هذا الحريق (الشاحن أو المرسل إليه)، إذ يجب عليه لإثبات مسؤولية الناقل ، أن يرجع سبب الحريق إلى أفعال الناقل الخاطئة.

2- مخاطر البحر أو المياه الملاحية:

لقد أعفت المادة 04 فقرة ثانيا بند "ج" من معاهدة بروكسل لعام 1924 وكذا المادة 803 فقرة "د" ق ب، الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والناتجة عن مخاطر وحوادث البحر والمياه الملاحية الأخرى، من ذلك العواصف والرياح أو حطام السفن الغارقة.

---

[1] – د/ مجيد حميد العنبكي، المرجع السابق، ص 245.

– أنظر تأكيدالذلك القرار الصادر عن المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 73657، بتاريخ 1991/06/02 بين (م. م. ه) ضد (ش. ن. م. أ)، المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1993، عدد 02، ص 108- 110.

وهذه المخاطر ليست بذاتها سبب للإعفاء، إلا إذا كانت تحمل الطابع الإستثنائي، بحيث تكون غير عادية وغير متوقعة. بعبارة أخرى أن تتوفر فيها شروط القوة القاهرة، وما على الناقل حتى يستفيد من هذا السبب، أن يثبت العلاقة السببية بين هذه المخاطر والأضرار اللاحقة بالبضائع.

3- القضاء والقدر :

هذا السبب منصوص عليه في المادة 04 فقرة ثانيا بند " د " من معاهدة بروكسل لعام 1924، بينما لا وجود له صراحة في المادة 803 ق ب، غير أنه يدخل ضمن مفهوم القوة القاهرة الواردة بالفقرة " هـ ".

إذ لا يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن القضاء والقدر، ويشترط لكي يعتبر الحادث كذلك الشرطان التاليان:

أ – أن لا يكون لإرادة الإنسان دخل في إحداثه.

ب – أن تعجز القوة البشرية عن تفادي النتائج المترتبة عليه مع إستعمالها العناية المعقولة، وما على الناقل حتى يستفيد منه، أن يثبت توافر الشرطان معا[1]، مثال ذلك الصاعقة.

4- حوادث الحرب:

لم تنص عليها المادة 803 ق.ب بصريح العبارة، مما يعني أنه تدرج ضمن حالة القوة القاهرة. بخلاف معاهدة بروكسل لعام 1924 التي نصت عليها في المادة 04 فقرة ثانيا بند "هـ"، وعليه يمكن التمثيل عن القوة القاهرة بحالة الحرب، لما ينشأ عنها من أحداث مادية، ومن أزمات إقتصادية، ما دامت مستحيلة الدفع، غير متوقعة، ويجب النظر إلى هذين العنصرين وإستحالتهما بالنسبة إلى أثار الحرب وما خلفته من أحداث، لا بالنسبة للحرب ذاتها[2]. ولكي يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، يجب عليه أن يثبت أن الضرر يعود إلى أحد هذه الحوادث.

---

[1] – د/ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 743.

[2] – عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1976، ص 109.

5- أعمال الأعداء العموميين :

أيضا لم تنص عليها المادة 803 ق ب، بخلاف معاهدة بروكسل لعام 1924 والتي نصت عليها في المادة 04 فقرة ثانيا بند " و ". والأعداء العموميين هم الأشخاص الذين لا تقتصر عداوتهم على دوله دون أخرى، إذ أنهم أعداء لجميع الدول كالقراصنة. فمتى لحق ضرر نتيجة لعمل هؤلاء، فإن الناقل لا يسأل عن ذلك، إنما يقع عليه عبء إثبات أن الأضرار تعود إلى أعمال هؤلاء الأعداء.

6- الفتن والإضطرابات الأهلية:

وهي التي تترتب عليها الفوضى بين الناس وإختلال أمورهم، فإذا ما لحقت بالبضاعة اضرارا نتيجة ذلك، فإن الناقل يعفى من المسؤولية. وقد نص عليها في المادة 04 فقرة ثانيا بند "ك" من معاهدة بروكسل لعام 1924، أما القانون البحري فلم ينص عليها.

7- إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي:

هذا السبب لم ينص عليه أيضا في القانون البحري، بينما جاء في المادة 04 فقرة ثانيا بند "ز" من معاهدة بروكسل 1924. وعليه يمكن القول أن هذا السبب يدخل ضمن حالة القوة القاهرة، ومثال ذلك الأمر بحجز السفينة.

وحتى يستفيد الناقل من هذه الحالة، عليه أن يثبت العلاقة السببية بين هذه الإجراءات (الأفعال) والأضرار الحاصلة.

8- الإعفاء من المسؤولية بسبب قيود الحجز التحفظي:

ويقصد بها الإجراءات التي تتخذها السلطات الصحية، لمنع إنتشار الأمراض المعدية، أو الأوبئة، والتي قد تلحق بالبضاعة أضرارا.

وعليه فالناقل لا يكون مسؤولا عن ذلك ولو كان يعلم بهذه القيود وقت العقد، إلا إذا أثبت الشاحن أن الناقل ارتكب خطأ [1].

[1] - د/ علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 108.

9- الإعفاء من المسؤولية عن الإضطرابات أو إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كليا أو جزئيا مهما كانت الأسباب:

وقد نصت عليه المادة 803 ق،ب فقرة "و"، وكذا المادة 04 فقرة ثانيا بند "ن" من معاهدة بروكسل لعام 1924، إذ تعتبر هذه الأعمال والإجراءات عراقيل في وجه الناقل، وتمنعه من تنفيذ العقد، وتلحق أضرارا بالبضاعة سواء بهلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

وحتى يستفيد الناقل منهاعليه أن يثبت بأن هذه الأضرار ناتجة عن هذه الأعمال والإجراءات.

إلى جانب هذه الأسباب، يمكن أيضا أن يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع بسبب خطأ الشاحن نفسه (اعماله).

ثالثا: الإعفاء من المسؤولية عن اعمال الشاحن المختلفة

توجد عدة أعمال قد يقوم بها الشاحن وتلحق أضرارا بالبضاعة ولا يكون الناقل مسؤولا عنها هي:

1- أخطاء الشاحن والمتعلقة بالتحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع، وفقا لنص المادة 803 فقرة "ح" ق.ب والمادة 04 فقرة ثانيا بند "ن"، "س".

وعليه إذا كان الضرر راجعا إلى خطأ منه فليس له أن يحتج، بل عليه أن يتحمل خطئه وما على الناقل إلا أن يثبت علاقة الضرر بهذه الأخطاء، حتى يستفيد من الإعفاء.

2- لا يكون الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع نتيجة التصريح الكاذب من طرف الشاحن، والمتعلق بنوع وقيمة البضاعة في وثيقة الشحن، أو أي وثيقة نقل أخرى (نص المادة 810 ق.ب والمادة 04 فقرة خامسا من معاهدة بروكسل لعام 1924).

3- ما جاء بنص المادة 779 ق ب . حيث يكون الشاحن مسؤولا عن الأضرار والخسائر التي تلحق بالسفينة والبضائع من جراء خطئه أوخطأ مندوبيه.

رابعا: الأسباب المتعلقة بالبضاعة

نصت عليها المادة 04 فقرة ثانيا بند "م" من معاهدة بروكسل لعام 1924 وكذا المادة 803 فقرة "ز" ق ب ، وتتعلق بما يلي:

1- العيب الذاتي للبضاعة أو العيب الخفي أو طبيعتها الخاصة: فالناقل لا يكون مسؤولا عنها شريطة ان يثبت أنها تعود إلى هذه الحالات.

2- نقص البضاعة أثناء السفر (عجز الطريق) Dechets de route : عجز الطريق هو نقص طبيعي في الحجم أو الوزن يلحق البضاعة أثناء النقل بالبحر، ينشأ عن طبيعة البضاعة، فمن البضاعة ما يتبخر بسبب حرارة العنابر كالسوائل، ومنها ما يجف مع الزمن كالحبوب ,أواللحوم.

وعجز الطريق محدد بنسبة مئوية من حجم أو وزن البضاعة، لا يكون الناقل عنها مسؤولا، ويعود تحديد هذه النسبة المؤية بحسب طبيعة ونوع كل بضاعة للعرف السائد في الموانئ البحرية التجارية. وإثبات ما تقضي به العادات البحرية التجارية يقع على عاتق الناقل بكل طرق الإثبات[1].

خامسا: أسباب تعود إلى أعمال الناقل (أعمال الناقل البريئة)

لا يسأل الناقل إذا قام بما يلي:

1- إنقاذ أومحاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر:

إن القيام بعملية إنقاذ أومحاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر، إلتزام (واجب) قانوني على عاتق الناقل، لا بد من القيام به وفقا لما تقرره المعاهدات الدولية ومختلف القوانين الوطنية في الدول.

إذن فالناقل يعفى من المسؤولية، إذا كانت الأضرار اللاحقة بالبضائع ناتجة عن تنفيذ هذا الواجب.

---

[1] - د/ أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقا لمعاهدة بروكسل وتعديلاتها، المرجع السابق، ص 78، أنظر أيضا :

•René Rodiere: droit maritime, paris, Dalloz, sixieme Edition, 1974, p 312

2- الإنحراف في السير (تغيير الطريق):

الإنحراف في السير قد يكون لإنقاذ الأرواح او الأموال أو المحاولة في ذلك كما بينا في الفقرة أعلاه.

وهو ما جاء بنص المادة 775 ق.ب حيث يقرر إعفاء الناقل من المسؤولية، إذا كان هذا الإنحراف معقولا، غير أن المعاهدة (مادة 04 فقرة رابعا) وكذا القانون البحري لم يحددا متى يكون الإنحراف معقولا، فالأمر إذن متروك للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع، ولكي يستفيد الناقل من هذا الإعفاء عليه أن يثبت معقولية هذا الإنحراف.

3- الأعمال التي يقوم بها الناقل في حالة شحن بضاعة ذات طبيعة خاصة أو خطيرة[1]:

يمكن للناقل في أي وقت وفي أي مكان كانت فيه السفينة، أن يقوم بإنزال أو إتلاف أو جعل هذه البضائع غير ضارة، ويكون ذلك في حالتين:

الحالة الأولى: عندما لا يكون الناقل أو ممثله (الربان) على علم بها، فيجوز له ذلك والسبب في ذلك، هو افتراض أن هذه البضاعة شحنت خلسة أو بطريقة غير مشروعة، فالخطأ هنا أصلا واقعا من أربابها [2].

الحالة الثانية: عندما يكون الناقل أوممثله على علم بها، ولكنها أصبحت تشكل خطرا على السفينة والحمولة فيجوز له ذلك أيضا.

فالناقل لا يتحمل أية مسؤولية نتيجة لذلك، ويستثنى من ذلك إذا ترتب عن هذه الأعمال ما يعتبر خسارة مشتركة (الخسائر العمومية المشتركة).

4- الإعفاء الجزئي أو النسبي:

وهو ما جاء بنص المادة 408 ق.ب ولا نص مقابل له في معاهدة بروكسل لعام 1924. حيث انه إذا كانت الأضرار ناتجة عن خطأ من الناقل أو مندوبيه، وكان

---

[1] - تنص عليها المادة 778 ق.ب وكذلك المادة 4 فقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924.

[2] - د/ علي عبد الرحيم، السلطات الإستثنائية لربان السفينة، (دراسة مقارنة)، القاهرة، دار الفكر العربي، 1981، ص 200.

ملاقي لخطأ آخر مساعد له في إحداث الضرر والخسارة بالبضائع، فإن الناقل أو مندوبيه لا يكون مسؤولا عنه بصفة جزئية (بقدر تسببه في الخسارة).

سادسا: خطـــأ الـغيـــــر

يقصد بالغير كل شخص ليس طرفا في العقد (الأطراف المتعاقدة). فإذا ما ارتكب هذا الغير فعلا وتسبب في الحاق أضرار وخسائر بالبضائع، فإن الناقل لا يسأل عنها، وهو ما جاء في المادة 803 فقرة "ك" حيث تنص " الأفعال المسببة لحادث لا ينسب إلى الناقل".

بالإضافة إلى كل هذه الأسباب فإن المادة 04 فقرة ثانيا بند "ف" من معاهدة بروكسل لعام 1924 وكذا المادة 803 فقرة "ل" ق.ب قد جاءتا بعبارة "أي سبب آخر"، وتوحي هذه العبارة بأن ثمة أسباب أخرى غير الأسباب السالف ذكرها، يمكن للناقل أن يتمسك بها.

إلى جانب كل هذه الأسباب القانونية، فلطرفي العقد أن يتفقا على أسباب أخرى للإعفاء.

المطلب الثاني

شروط الإعفاء الإتفاقية

إن الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري الواردة في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لعام 1924. تعد أحكاما آمرة لا يجوز للأطراف مخالفتها، إلا ما كان منها جائزا. على هذا الأساس تنقسم شروط الإعفاء، إلى شروط باطلة وشروط صحيحة (جائزة).

أولا: الشروط الإتفاقية الباطلة

لقد نصت المادة 811 ق.ب على أنه "يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

1- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل أو الناجمة عن المواد 770، 773، 780، 802، 803، 804 من هذا الكتاب...)[1].

---

[1] - تنص على ذلك المادة 3 فقرة ثامنا من معاهدة بروكسل لعام 1924.

وتتعلق هذه الأخيرة بالتزاماته الخاصة بإعداد السفينة وجعلها صالحة للملاحة واستقبال البضائع، وكذلك التزاماته المتعلقة بشحن ورص ونقل وتفريغ والعناية بالبضاعة، بالإضافة إلى الإتفاق على تحميل الناقل المسؤولية الراجعة أو الناتجة عن أي سبب من أسباب الإعفاء القانونية.

ما تجب ملاحظته، أن هذه الشروط تكون باطلة فقط في نطاق تطبيق كل من القانون البحري أو معاهدة بروكسل لعام 1924، أما خارج نطاقهما فإنه يجوز للأطراف الإتفاق على شروط أخرى وفقا للقواعد العامة.

2- منع الناقل من الإستفادة من مبلغ التأمين على البضاعة:

وتنص في هذا الشأن المادة 811 فقرة "ج" ق.ب على أنه "ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية"[1].

هذا الشرط يعد بمثابة إعفاء من المسؤولية، إذ أن الناقل عندما يستفيد من مبلغ التأمين الذي يدفع للمؤمن على البضاعة، فإنه يؤدي إلى تغطية مسؤوليته الناشئة عن أخطائه في تنفيذ العقد، حيث يعتبر في حكم إعفاء الناقل من المسؤولية، ويقع بالتالي باطلا بطلانا مطلقا [2].

3- ما جاء بنص المادة 790 فقرة رابعا. ق ب، حيث تنص على أنه "تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن ارسلت إليه البضائع على الشروط المبينة اعلاه".

وهذه المصاريف أو التكاليف تخص ندب خبير (مصاريف الخبرة)، وكذلك عمليات فحص ومعاينة البضائع حسب نص المواد 788، 789، 790 ق ب.

بخلاف هذه الشروط الباطلة أجاز القانون البحري ومعاهدة بروكسل لعام 1924 للأطراف الإتفاق على شروط أخرى.

---

[1] - تنص على ذلك المادة 3 فقرة ثامنا من معاهدة بروكسل لعام 1924.

[2] - د/ علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 126.

ثانيا: الشروط الإتفاقية الجائزة (الصحيحة):

توجد عدة شروط يجوز إدراجها في وثائق الشحن، والتي بموجبها يعفى الناقل من المسؤولية:

1- التنازل من طرف الناقل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو جزء منها:

إذا ما إتفق الطرفان على أن الناقل يتنازل عن حق من حقوقه، أو يتنازل عن التمسك بسبب من أسباب الإعفاء القانونية، فيكون ذلك صحيحا، بشرط أن يدون ذلك في وثيقة الشحن المسلمة إلى الشاحن (نص المادة 05 فقرة 1 من المعاهدة).

2- الشرط أو الإتفاق الذي ينص على الزيادة في مسؤولية الناقل أو التزاماته:

هذا الشرط يعد أيضا صحيحا، لأنه لا يؤدي إلى إعفاء الناقل، بل على العكس من ذلك يشدد من مسؤوليته ويضاعف من التزاماته، مما يؤدي إلى تحقيق حماية أفضل للشاحن، ولكي يعتد به أيضا، يجب أن يكون مدونا في وثيقة الشحن.

3- الشروط الخاصة بنقل البضائع على السطح ونقل الحيوانات:

أ- نقل بضائع السطح:

إذا ما توفرت شروط اعتباره كذلك، فإنه يجوز للأطراف الإتفاق والنص على شروط تخص الإعفاء من المسؤولية، هذا اعتبارا للمخاطر التي تحيط بهذا النوع من النقل.

ب- نقل الحيوانات:

يستطيع الناقل أيضا أن يشترط الإعفاء من المسؤولية في حالة نقله للحيوانات، على إعتبار أن هذه الحيوانات يستوجب نقلها في ظروف خاصة.

4- الجهل بالوزن وما يماثله:

لقد أجازت معاهدة بروكسل لعام 1924 و كذلك القانون البحري، لطرفي العقد أن يدرجا في وثيقة الشحن تحفظات خاصة بعلامات البضاعة أو عددها أو كميها أو وزنها، فهذه التحفظات تعد بمثابة إعفاء للناقل من المسؤولية.

5- حالة الظروف غير العادية و البضائع المشحونة:

لقد أجازت معاهدة بروكسل لعام 1924 أيضا في هاتين الحالتين للناقل أن يبرم مع الشاحن أي إتفاق يتعلق بمسؤولياته و إلتزاماته، لكن شرط أن لا تكون قد صدرت أية وثيقة شحن، وأن يدون في إيصال يصبح وثيقة غير قابلة للتداول، وأن يؤشر في الإيصال على هذه الظروف غير العادية أو أوصاف البضائع المشحونة[1].

ما يستنتج أخيرا و خاصة بالنسبة لأحكام القانون البحري، أنه إذا نظرنا بتمعن للحالات التي حددها المشرع و التي لا يصح فيها شرط الإعفاء، لوجدنا أن ثمة حالات أخرى غير الحالتين المذكورتين بالتحديد، من ذلك كما بينا الفقرة 4 الحالة الرابعة، والتي لم ينص عليها صراحة، إلا أنها تعتبر بمثابة إعفاء للناقل من المسؤولية، بالإضافة إلى حالات أخرى توافق ما جاء بنصوص معاهدة بروكسل لعام 1924 (الحالة الأولى، الثانية، الخامسة، السابق تفصيلها).

فشرط الإعفاء من المسؤولية يعتبر صحيحا بالنسبة لكل الحالات غير المذكورة في المادة 811 ق ب، ذلك أنه لو كان في نية المشرع إبطالها، ما كان في حاجة إلى ذكر المواد التي لا يجوز الإتفاق على مخالفة أحكامها، وإنما يكتفي بالنص على أنه " يعد كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية باطلا و يستثني الحالتين التي حكم بصحة الشرط فيها".

إذا كانت حالات الإعفاء سواء القانونية منها أو الإتفاقية موجهة أساسا للناقل (في صالح الناقل)، فهل يجوز لمندوبه أو تابعيه التمسك بها؟.

المطلب الثالث:

الأشخاص المستفيدون من الإعفاء:

يستفيد من الإعفاء عن المسؤولية جميع الأشخاص الذين يساعدون الناقل على تنفيذ إلتزاماته كما يستفيد هو أيضا:

---

[1] – نص المادة السادسة من معاهدة بروكسل لعام 1924.

أولا: النـاقــــــل

النـاقل يسـتفيد مـن أسـباب الإعفـاء القانونيـة والإتفاقيـة عـن مسـؤوليته التعاقديـة بالإضافة إلى إستفادته منها، حتى ولـو وقعـت الخسـائر أو الأضـرار بسـبب مسـؤوليته التقصيرية [1].

ثانيا: تابعي الناقل

1- التابـعون البحريون:

هؤلاء الأشخاص لا تربطهم بأصحاب البضاعة (الشاحن، المرسل إليه أو ممثليه القانونـي) أية علاقة تعاقدية، و من ثمة فمسؤوليتهم ليست مسؤولية تعاقدية إنما قد ترفع ضدهم الدعوى على أساس المسؤولية التقصيرية، في هذه الحالة يكـون لهم الحق فـي التمسك بهذا الإعفاء [2].

2- التابـعون البريون:

هؤلاء أيضا لا تربطهم بأصحاب البضاعة أية علاقة تعاقديــة، ومـن ثمـة يكـون للمتضرر من أخطائهم الرجـوع عليهم علـى أسـاس المسـؤولية التقصيريـة وفقـا لنـص المادة 814 ق ب.

ما نخلص إليه،هو أنه إذا إرتكب النــاقل أو مندوبيـه(تابعيـه) أخطـاء تتسـبب فـي إلحاق أضرارا بالبضاعة وأصحابها، ولـم يتمكـن مـن قطـع علاقـة السـببية بيـن الخطـأ والضرر، تحققت مسؤوليته ومن ثمة عليه أن يدفع تعويضا لإصلاح ذلك.

---

[1] - تنص المادة 813 ق ب. على أنه " تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفـع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية".

[2] - تنص المادة 814 ق ب. على أنه " إذا أقيمت الدعوى المذكورة فـي المـادة السـابقة علـى أحد مندوبـي النـاقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بهـا بالإستناد لأحكـام هذا الفصل".

الفصل الثاني

التعويض عن المسؤولية

تمهيد وتقسيم:

التعويض هو إعطاء مقابل للمضرور عما أصابه من خسارة، وينشأ الحق فيه من يوم نشوء الضرر أو من يوم إكتمال عناصر(أركان) المسؤولية، ويكون صدور الحكم كاشفا للحق لا منشأ له[1].

ومقدار التعويض قد يكون مصدره القانون إذا حدد حدا أعلى لما قد يحكم به من مبالغ مالية، وقد يكون مصدره إتفاق الأطراف، وأخيرا قد يكون مقدرا من طرف القاضي.

على هذا الأساس نتناول بالدراسة التعويض في حال تحديده قانونا أو إتفاقا في مبحث أول، وفي المبحث الثاني نتناول التعويض في حالة عدم تحديده قانونا وإتفاقا (من طرف القاضي).

---

[1] - د/ علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، سنة 1994، ص 197.

المبحث الأول

التعويض في حالة تحديد المسؤولية

ويكون التعويض محددا بحد أعلى لا يتجاوزه القاضي سواء كان ذلك بنص قانوني أو بإتفاق الأطراف.

المطلب الأول

التحديد القانوني

إن تحديد المشرع لمقدار التعويض يعد أمرا غير مرغوب فيه، وينبغي عدم الإقدام عليه إلا في حالات خاصة يقوم فيها مبرر قوي لمثل هذا الإجراء[1].

ذلك أنه في مجال مسؤولية الناقل البحري و نظرا لشكوى الشاحنين من شروط الإعفاء و كذا شروط التحديد، والتي كانت تضر بهم، لكون الناقلين كانوا يستفيدون من شروط التحديد أكثر مما يستفيدون من شروط الإعفاء، لذلك أبرمت معاهدة بروكسل لعام 1924 [2]، ووضعت نهاية لهذه الشروط وذلك بوضعها لحد أدنى لما قد يتفق عليه وحدا أقصى لما يمكن أن يحكم به القاضي، وقد راعت في تحديده أن يكون في نفس الوقت غير مجحف بمصلحة الناقل[3]، وقد أخذ المشرع الجزائري بما جاء من أحكام في معاهدة بروكسل لعام 1924، مع إختلاف في تحديد هذا الحد.

وفي هذا الإطار نتناول عدة مسائل نبدأها بتعريف التحديد القانوني.

---

1 - د/ نبيل إبراهيم سعد، نظرية الإلتزام - الجزء الأول - أحكام الإلتزام، القاهرة، دار المعرفة الجامعية، 1992، ص 84.

2 - أنظر مقدمة الرسالة.

3 - د/ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 750-751.

أولا: تعريف التحديد القانوني

تحديد المسؤولية يعني وجود سقف نقدي ينبغي الإلتزام به عند تقدير التعويض[1].

و بمعنى آخر هو تقرير حد أعلى لمبلغ التعويض يلزم به الناقل إذا ما تحققت مسؤوليته.

إذن فالتحديد القانوني يقوم على وضع حد أقصى أو أعلى لا يتجاوزه القاضي عند الحكم بالتعويض، فمهما كانت الأضرار فإن التعويض الذي يحكم به لا يفوت أو أو الحد.

ولقد وضعت معاهدة بروكسل لعام 1924 في مادتها 04 فقرة خامسا حدا أعلى، هو 100 جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بالنقد بعملة أخرى.

ثانيا: نطاق التحديد

يسري التحديد القانون لمسؤولية الناقل البحري على المسؤولية أيا كان نوعها تقصرية كانت أم تعاقدية، كما أن تابعي الناقل يمكنهم الإستفادة منه، هذا من جهة ومن جهة أخرى يسري هذا التحديد على دعاوى المسؤولية الناتجة عن هلاك أو تلف أو تأخر البضاعة. وبالنسة لنص المادة 04 فقرة خامسا من معاهدة بروكسل لعام 1924 فالأضرار الناتجة عن تأخر إيصال البضاعة لا تدخل ضمن ما أوردته من تحديد، بخلاف ذلك فقد نص في المادة 48 من قانون98-05 المعدلة والمتممة للمادة 805 من الأمر 76-80 على " ... وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه...".

وعليه فإذا كان العقد يخضع لأحكام المعاهدة، فالتأخير تحكمه القواعد العامة، أما إذا كان يخضع لأحكام القانون البحري، فالأضرار الناتجة عنه يحكمه نص المادة 48 من قانون 98-05 أعلاه.

أما بالنسبة للنقل بمقتضى سند إيجار (مشارطة إيجار) وصدر سند بمناسبة ذلك، فلا يعمل بهذا التحديد إلا من الوقت الذي ينظم فيه العلاقات بين أطرافه.

---

[1] – د/ مجيد حميد العنبكي، المرجع السابق، ص 257.

ومسؤولية الناقل البحري التي يصح أن تكون محلا للتحديد القانوني، هي مسؤوليته أتجاه الشاحن أو المرسل إليه أو ممثله القانوني. أما الغير الذي قد يصيبه ضرر عند تنفيذ العقد فلا يستفيد منه.

مثال ذلك: إذا سقطت رافعة السفينة بما تحمله من بضائع محل العقد، على بضائع للغير موجودة على الرصيف، فأحدثت أضرارا بالبضائع التي كانت الرافعة محملة بها وكذا بضائع الغير (الموجودة على الرصيف).

فالتحديد القانوني في هذا المثال، إنما يسري فقط على مسؤولية الناقل عن ائع التي كانت الرافعة محملة بها دون تلك التي كانت على الرصيف[1].

ثالثا: الحد الأعلى للمسؤولية (كيفية تحديده)

لقد بينت المعاهدة وكذا القانون البحري مقدار الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري ومن ثم فهذا التحديد لا يعد تحديدا جزافيا كما أنه لا يعد شرطا جزائيا بل هو تحديد حقيقي.

1- مقدار الحد الأعلى للمسؤولية: مقدار الحد الأعلى مختلف أمره بين معاهدة بروكسل لعام 1924 والقانون البحري المعدل والمتمم.

أ- مقدار الحد الأعلى في معاهدة بروكسل لعام 1924:

لقد نصت المادة 04 فقرة خامسا على أن "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة جنيه أنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى" إذن من خلال هذا النص يقدر الحد الأعلى بـ 100 جنيه أنجليزي لكل طرد أو وحدة، إذ يحدد بالنظر إلى عدد كل الطرود أو كل الوحدات. ومثال ذلك: إذا كان عدد الطرود الهالكة هو 1000 طرد، فإن الحد الأعلى يكون بـــ 1000 × 100 = 100000 جنيه أنجليزي، فما المقصود إذن بالوحدة أو الطرد؟

---

[1] - د/ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري - في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990- (دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورج)، المرجع السابق، ص 170.

- **الطـــــرد: " Colis - Package ":**

يقصد بالطرد أن البضاعة قد شحنت بعد تغليفها في صندوق أو برميل أو كيس من الكرتون أو القماش أو في أجولة تحمل أرقاما أو علامات مميزة لها، ويعتبر كل طرد وحدة شحن قائمة بذاتها، أن يذكر عددها في سند الشحن وعلى أساسه تحدد مسؤولية الناقل عنها [1].

- **الوحدة (وحدة الشحن) " Unité - Unit ":**

الوحدة خاصة بالبضاعة التي تشحن صبا " En vrac - In bulk" من غير تغليف، والتي لا يعرف إلا وزنها أو قياسها أو حجمها كالأخشاب. فالمقصود بها إذن وحدة الوزن أو القياس أو الحجم التي تتخذ علاة أساسا لتحديد أجرة النقل، سواء كانت طنا متريا أو كيلوجراما أو مترا مكعبا.

وإذا ما اختلفت الوحدة الواردة في سند الشحن على الوحدة التي تراعى في إحتساب الأجرة كانت العبرة بالوحدة الواردة في السند [2].

وعليه فإذا لم تكن البضاعة المشحونة من قبيل الطرد أو الوحدة، فإن الناقل يسأل عن تعويض الضرر كاملا، ويتعطل بالتالي سريان التحديد القانوني للمسؤولية.

فكيف يتم تحديده في نقل الحاويات " Containers " ؟

الحاويات هي أوعية أو صناديق ضخمة تستعمل في تجميع البضائع بداخلها سائبة أو مغلفة تغليفا بسيطا، وتكون صالحة للإستعمال عدة مرات. ومما لا شك فيه أن الحاوية تعتبر من قبيل الطرود لا الوحدات. غير أن المشكلة تثور في كون الحاوية تحتوي على عدة طرود.

فالحقيقة إن كل طرد يعتبر وحدة شحن قائمة بذاتها، بشرط أن يذكر عدد الطرود في سند الشحن، وإلا اعتبرت الحاوية نفسها بمثابة وحدة شحن إذا ما هلكت أو تلفت، وعلى ذلك تدخل في تقدير الحد الأعلى للتعويض على ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه [3].

---

[1] - د/ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 85.

[2] - د/ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع - في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990- (دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورج)، المرجع السابق، ص175.

[3] - د/ جلال وفاء البدري محمدين، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 296.

فما القصد بالوحدة النقدية ؟

لقد حددت المادة 09 من معاهدة بروكسل لعام 1924 بصريح العبارة المقصود بالوحدة النقدية بقولها "يراد بالوحدات النقدية الواردة بهذه المعاهدة القيمة الذهبية".

ويهدف هذا الحكم إل تحقيق غرضين:

- حماية الشاحن من التقلبات التي تطرأ على قيمة العملة الورقية.

- تحقيق المساواة بين الناقلين في مختلف الدول بفرض تعويض ثابت محدد[1].

وإذا كان الدفع بالذهب ممنوعا، فإنه يكفي أن يدفع الناقل التعويض بنقود ورقية على أساس سعر الذهب يوم وصول السفينة ميناء الوصول، وهو ما تنص عليه المادة 09 فقرة ثالثة من المعاهدة.

ولكن محكمة النقض المصرية، ذهبت إلى حساب التعويض على أساس سعر القطع يوم وصول السفينة إلى ميناء تفريغ البضاعة المقصود، قد جاء في المادة 09 فقرة 03 عاما ومطلقا، ولم يفرق بين الوفاء الفوري والوفاء المتراخي لأجل. كما لم يفرق بين الوفاء الإختياري والوفاء الإجباري، وذلك بقصد وضع معيار ثابت لسعر الصرف يسهل تحديده (نقض مصري 21 نوفمبر 1967 مجموعة النقص السنة 11 صفحة 1713)[2].

ومهما يكون، فبالنسبة للأضرار الحاصلة بالبضائع التي تتجاوز الحد القانوني (100جنيه إنجليزي)، فإن الناقل لا يسأل عنها (يسأل عن الأضرار في حدود هذا الحد فقط).

وكمثال على ذلك ما يلي: - إذا كانت قيمة الأضرار الحاصلة تساوي 300 جنيه أنجليزي، فإنه لا يحكم على الناقل إلا بتعويض قدره 100 جنيه إنجليزي، أما 200 جنيه أنجليزي الباقية فلا يتحملها الناقل.

وعلى العكس من ذلك، إذا كانت الأضرار اللاحقة بالبضائع أقل من الحد الأقصى، فإن الناقل لا يسأل إلا في حدود هذه القيمة (القيمة الحقيقية للأضرار). ومثال ذلك كأن تكون قيمة الأضرار هي 50 جنيه أنجليزي فقط والحد الأعلى هو 100 جنيه

---

[1] - د/ عباس حلمي، القانون البحري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 1983، ص 36.

[2] - د/ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 753.

أنجليزي، فإنه لا يحكم على الناقل إلا بمقدار 50 جنيه أنجليزي فقط ولا يمكن للقاضي أن يتجاوزها.

ب - مقدار الحد الأعلى في القانون البحري المعدل والمتمم:

لقد كانت المادة 805 من الأمر 76-80 تأخذ بنفس التحديد الذي جاءت به معاهدة بروكسل لعام 1924، إلا أنه وبعد تعديلها بموجب المادة 48 من قانون 98-05 فقد تغير كل من الحد الأعلى وكذا كيفية حسابه. حيث جاء بالأحكام التالية:

يحدد الحد الأعلى بـ 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوجرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

وبالنسبة للنقل بالحاويات أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع فالعبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية، هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل.

كما أنه في حالة تضرر أداة النقل، ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى لأي وحدة شحن غير المنصوص والمبينة أعلاه.

أما عن الأضرار بالنسبة للتأخير فلم يأخذ في تعيين الحد الأعلى للمسؤولية على ضابط الطرد أو الوحدة وإنما على أساس الأجرة. وقد حدد بمقدار معادل لمرتين ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، كل هذا يجب أن لا يزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

ويقصد بالوحدة الحسابية وفقا لنص المادة 805 المعدلة "وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلغراما ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية".

ويتم تحويل هذه الوحدة بالعملة الوطنية وفقا لأرقام مضبوطة. بيد أنه في حالة دعوى قضائية فيتم التحويل حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة، ويكون ذلك في تاريخ النطق بالحكم.

رابعا: الطبيعة القانونية للتحديد القانوني للمسؤولية

إن المسؤولية والتعويض اللذان وضع لهما القانون المدني ضوابط لا يرد عليهما أي تحديد، إذ أن التعويض يغطي ما فات الدائن من كسب وما لحقه من خسارة، ومن ثمة فيجب النظر إلى الحد الأعلى للمسؤولية الذي يلزم الناقل البحري بدفعه، على أنه نوع معين من التعويض أو إحدى صوره.

إنه تعويض مستقل في الأسس والإعتبارات عن تلك التي يقوم عليها التعويض في القانون المدني (القواعد العامة)، ذلك ان هذه الإعتبارات ناتجة من رغبة المشرع في إقامة توازن بين مصلحة الشاحن من جهة ومصلحة الناقل من جهة ثانية.

فالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل هو حد أعلى " Plafond" للمسؤولية ومن ثم فهو ليس تقديرا جزافيا لقيمة الطرد أو الوحدة.

ومقتضى ذلك أنه لا يكون هناك محل لتطبيق قاعدة النسبية، المعروفة في التأمين البحري وإجراء النسبة بين قيمة الضرر وقيمة الطرد كله، وتطبيقها على الحد القانوني للمسؤولية في الحالة التي يتجاوز فيها القيمة الحقيقية للطرد الحد القانوني. فالناقل يلتزم بتعويض كامل الضرر الذي يصيب الشاحن، إلا أنه تبرأ ذمته إذا دفع المبلغ المحدد عن كل طرد أو وحدة إذا كان الضرر يزيد عن ذلك [1].

كذلك التحديد القانوني لمسؤولية الناقل لا يعد أو لا يشبه الشرط الجزائي، إذ يقع على المضرور إثبات مقدار الضرر الذي لحق به وذلك طبقا للقواعد العامة.

إلى جانب الحد القانوني للمسؤولية فإنه يجوز للأطراف الإتفاق على تحديد حد أعلى خلافا للأول (الحد القانوني).

---

[1] - د/ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع - في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990- (دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورج)، المرجع السابق، ص 177. وفي هذا الأتجاه أيضا:

- Albert Boyer: Transports maritimes (Transport de marchandises par mer, Responsabilité du transporteur maritime -Régime de la convention internationale. de 1924), Juris classeur, commercial, Fascicule (H), page 08. n° 50, A 1970.

- وخلافا لذلك يرى الدكتور علي جمال الدين عوض، " أن هذاالمبلغ يعتبر تعويضا جزافي عن الضرر الذي يسأل عنه الناقل". في مرجعه السابق، ص 753

المطلب الثاني:

التحديد الإتفاقي

قلنا أن التحديد القانوني الوارد بنص القانون من النظام العام لا يجوز مخالفته هذا كأصل (القاعدة العامة)، غير أنه توجد حالات استثنائية يجوز للأطراف الإتفاق على حد أدنى خروجا عن القاعدة العامة وهو ما يتفق مع ما تقرره المادة 182 ق.م.ج.[1]

هذه الحالات هي:

أولا: الإتفاق على حد يجاوز الحد القانوني:

عندما ينص القانون على حد أعلى، فإن الأطراف يمكنهم الإتفاق على أن يتحمل الناقل المسؤولية بمقدار يتجاوز الحد القانوني.

وهو ما جاء بنص المادة 04 فقرة ثالثا من معاهدة بروكسل لعام 1924، التي تجيز للأطراف الإتفاق على تعيين حد أقصى من الحد المنصوص عليه قانونا.

والسبب في ذلك هو أن الحد القانوني وجد لحماية الناقل، فإذا تنازل عنه فلا مانع في ذلك، ويكون ذلك صحيحا حتى ولو وصل إلى إلغاء حدود المسؤولية أصلا، بحيث يتحمل الناقل كامل الضرر، هذا على شرط أن لا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره (الحد القانوني).

ثانيا: الإتفاق على تحديد المسؤولية في فترة زمنية أو مرحلة من مراحل تنفيذ العقد:

لقد فتح كل من معاهدة بروكسل لعام 1924 والقانون البحري المجال أمام طرفي العقد، للنص أو الإتفاق على تحديد المسؤولية بمبلغ كيف ما شاءا خارج نطاق المرحلة البحرية (من وقت تكفل الناقل بالبضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني)[2].

---

[1] – تنص المادة 182 ق.م.ج. على أنه " يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في إتفاق لاحق ونطبق في هذه الحالة أحكام المواد 176-181".

[2] – تنص على ذلك المادة 812 ق. ب والمادة 07 من معاهدة بروكسل لعام 1924.

ثالثا: الإتفاق على تحديد المسؤولية بالنسبة لبضائع معينة

ثمة بضائع ونظرا لخصوصيتها وطريقة نقلها، يجيز القانون للأطراف الإتفاق على حد معين خلافا للحد القانوني وتتمثل في:

1- نقل الحيوانات:

بالنسبة لمعاهدة بروكسل لعام 1924 فبصريح النص قد أخرجت من نطاق تطبيق أحكامها نقل الحيوانات، ومن ثمة يجوز للأطراف الإتفاق على حد أعلى مختلف عن الحد القانوني. بينما في القانون البحري فتحديد المسؤولية إتفاقا يعد إستثناء عن الحد القانوني، وهو ما تنص عليه المادة 812 فقرة "ب" حيث جاء فيها "خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي: ... "ب" في نقل الحيوانات ونقل البضائع على السطح".

2- نقل البضائع على السطح:

وتسري عليها نفس الأحكام المتعلقة بنقل الحيوانات شريطة فقط أن تتوافر فيها الشروط التي بموجبها تعتبر بضائع من هذا الشكل.

إذن إذا لم يوضع حد أعلى للمسؤولية سواء عن طريق إتفاق أو بنص القانون، فإنه يحكم على الناقل بتعويض كامل الأضرار، وفقا لما تقضي به القواعد العامة وهو ما يعرف بالتعويض القضائي.

المبحث الثاني

التعويض عند إنعدام تحديد للمسؤولية

إذا لم يحدد التعويض (مسؤولية الناقل) بحد أعلى في النص قانون أو بالإتفاق، فيتم تحديده من طرف القاضي. فكيف يكون ذلك؟

قبل الإجابة عن هذا التساؤل في مطلب ثاني يستوجب علينا أولا معرفة الحالات المستثناة من التحديد.

المطلب الأول

الحالات المستثناة من التحديد

توجد حالتان منصوص عليهما :

أولا: حالة تقديم بيان عن طبيعة وقيمة البضاعة:

لقد نصت على هذه الحالة المادة 04 فقرة خامسا من معاهدة بروكسل لعام 1924 بعبارة "...مالم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن".

بينما في القانون البحري نستنتج ذلك بمفهوم المخالفة لنص المادة 805 المعدلة والتي جاء فيها " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة".

أي إذا ما صرح الشاحن أو ممثله بطبيعة أو قيمة البضائع قبل شحنها ودون ذلك في وثيقة نقل أخرى مماثلة، فإنه لا يسري على مسؤوليته التحديد القانوني أو الإتفاقي، إذ أنه في هذه الحالة يكون (الشاحن) قد لفت إنتباه الناقل إلى حقيقة الأمر وأهميته، ومن ثمة فمن حقه أن يستفيد من التعويض الكامل مهما كان مقداره[1].

---

[1] – المستشار/ عز الدين الديناصوري والدكتور عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، دون مكان ودار النشر، الطبعة الرابعة، دون سنة النشر، ص 1471.

إذن فالأساس الذي يبنى عليه عدم التحديد في هذه الحالة، هو أن هذا الأخير يعلم قبل شحنها بالخطر الذي تقبله بالتزامه بنقل تلك البضاعة وأنه يعلق أهمية خاصة على وصولها سليمة إلى ميناء الوصول، ومن ثمة يستطيع التأمين على مسؤوليته ونقل تكاليف التأمين إلى الشاحن في صورة زيادة أجرة النقل عن الأجرة المعتادة .

وواضح من مضمون النص، أنه يشترط لأجل الحصول على التعويض الكامل في هذه الحالة أن تتوافر الشروط الثلاث:[1]

الشرط الأول: أن يقدم الشاحن البيان قبل حصول عملية الشحن، حتى يتسنى له أخذ ما يجب من إجراءات للحفاظ عليها في كل مراحل تنفيذ العقد. ولكن ما أثرها إذا قدمت بعد الشحن؟.

إذا قدم هذا البيان بعد الشحن، فإنه لا ينتج أثره إلا إذا قبله الناقل ودونه في سند الشحن، ذلك أنه يعد تنازل من قبل الناقل عن حق من حقوقه، وهو ما جاء بنص المادة 05 من معاهدة بروكسل لعام 1924 حيث يكون " للناقل أن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها كما يجوز له أن يزيد في مسؤولياته والتزاماته على الوجوه المبينة في المعاهدة الحالية شرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية واردا في سند الشحن المسلم إلى الشاحن...".

الشرط الثاني: أن يتضمن البيان قيمة وطبيعة البضاعة معا وأن يكون واضحا وصريحا، ذلك أن القصد من البيان هو توجيه نظر الناقل إلى القيمة غير العادية للبضاعة لبذل في حفظها عناية أكبر [2].

الشرط الثالث: يجب أن يدون هذا البيان في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى.

ثانيا: سوء السلوك الإرادي للناقل

فالحقيقة هذه الحالة لم ينص عليها صراحة في معاهدة بروكسل لعام 1924 بخلاف القانون البحري، حيث تنص المادة 809 على أنه " لا يحق للناقل الإستفادة من

---

[1] - المستشار عز الدين الديناصوري والدكتور عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 1471 - 1472.

[2] - د/ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع - في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 - (دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورج)، المرجع السابق، ص 196

حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضاعة نتج عن عمل أو أهمل (إهمال) من قبل الناقل سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر على الأرجح".

و عليه فالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، يقوم كما بيناه آنفا على فكرة التوازن بين مصلحة الناقل من جهة ومصلحة الشاحن من جهة ثانية، ويفترض إبتداء حسن نية الناقل في تنفيد إلتزاماته، فإذا ما بدر منه أو من مندوبيه سوء سلوك إراديا (سلوك سيئ أو شائن) يتمثل في فعل أو إمتناع يخل بهذا التوازن كان لزاما حرمانه من الإستفادة بتحديد المسؤولية قانونا، ذلك أن المسؤولية المحددة ميزة قررت لتخفيف العبئ على الناقل ومن المنطقي ألا يستفيد منها إذا صدر منه هذا السلوك، ولا يكون جديرا بها إلا إذا خلا فعله من تعمد إحداث الضرر ومن الإهمال الذريع الذي لا يغتفر، ونفس الأمر ينطبق على مندوبيه.

في هذه الحالات المستثناة وعموما عندما لا تكون المسؤولية محددة بحد أعلى، فإنه يحكم على الناقل بتعويض كامل الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة أو المتعلقة بها وفقا للقواعد العامة.

المطلب الثاني:

تقدير التعويض

تنص المادة 131 ق.م.ج على أن التعويض يقدر من طرف القاضي، حيث جاء فيها "يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادة 182 مع مراعاة الظروف الملابسة...".

فالتعويض إذن يعرف بأنه "المقابل المادي المقوم بالنقد والذي يرى فيه القضاء عوضا عن الضرر الذي أصاب المضرور المطالب بحقه أمام القضاء" [1].

و للتعويض عنصران هما: ما أصاب الدائن من خسارة و ما ضاع عليه من كسب (ما فاته من كسب) وهو ما جاء بنص المادة 182 ق.م.ج على أنه " إذا لم يكن

---

[1] – د/ مجيد حميد العنبكي، المرجع السابق، ص 267 – 268.

التعويض مقدرا في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب".

ويكون التعويض عن الأضرار المباشرة التي لحقت بالبضائع أو ما تعلق بها دون الأضرار غير المباشرة، وكذلك عن الضرر المتوقع فقط [1].

ويغطي التعويض كل صور الضرر من هلاك وتلف وتأخير، وعند تقدير التعويض عن هلاك الشيئ أو تلفه (البضاعة) في الحالات التي تكون فيها المسؤولية غير محددة، يجب التفرقة بين ما إذا كانت قيمة البضاعة وطبيعتها مبينة في وثيقة الشحن أو غير مبينة.

أولا: عندما تكون مبينة في وثيقة الشحن، فإنه لا يوجد ما يمنع الناقل من إثبات عكس ذلك بكافة طرق الإثبات، وبالتالي فالقيمة الحقيقية التي يثبتها الناقل تكون هي المعول عليها عند تقدير التعويض، أما القيمة المبينة في وثيقة الشحن فلا تكون لها أهمية [2].

ثانيا: عندما لا تذكر قيمة الشيئ في الوثيقة، أي في كل الأحوال التي لا تحدد فيها المسؤولية، ففي هذه الحالة يجب التفريق بين حالتين في كيفية حساب قيمة البضائع المعتمدة في تقرير وحساب التعويض وفقا لنص المادة 806 ق ب .

1- أن تقدر التعويضات الخاصة بالبضائع بالنسبة لقيمتها الجارية، ويكون ذلك في حالة الخسائر.

2- وتخص الخسائر البحرية للبضائع، بحيث يقدر بإجراء فرق بين قيمة البضاعة الجارية وهي بحالة جيدة، وقيمتها بعد الخسارة. ويحسب المبلغ الإجمالي بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم ومكان التفريغ طبقا للعقد، أو اليوم والمكان الذي كان يجب فيه التفريغ، وخلافا لذلك إذا لم توضع قيمة البضاعة على أساس السعر الجاري في السوق، فإنه يمكن تحديدها وفقا لقيمة بضائع أخرى من نفس النوع ونفس الجودة (بالمقارنة).

---

[1] - د/ علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 63.

[2] - د/ مجيد حميد العنبكي، المرجع السابق ، ص 268.

إن مطالبة الناقل بالتعويض عن المسؤولية يكون برفع دعوى إلى القضاء المختص، وفي آجال محددة، وإلا سقطت بالتقادم. على هذا الأساس نتناول في الفصل الثالث دعوى المسؤولية.

الفصل الثالث

دعوى المسؤولية

تمهيد وتقسيم

تخضع دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل لقواعد إجرائية منظمة في قانون الإجراءات المدنية[1]. إذ يجب لرفع الدعوى أن يودع المدعي "عريضة إفتتاح الدعوى" لدى الجهة القضائية المختصة، وفقا لما تقرره المادة 12 ق.إ.م. ويجب على رافع الدعوى أن تتوفر فيه الشروط المحددة في المادة 459 ق.إ.م، حيث تنص على أنه "لا يجوز لأحد أن يرفع دعوى أمام القضاء ما لم يكن حائزا لصفة وأهلية وله مصلحة في ذلك ...".

وحتى يحصل رافع الدعوى على حقوقه دون أي إشكال، عليه أن يرفعها إلى الجهة القضائية المختصة (المحكمة المختصة)، وهذا قبل أن يلحقها السقوط بالتقادم لو تأخر مدة زمنية معينة.

على هذا النحو نتناول في المبحث الأول أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة، وفي المبحث الثاني تقادم دعوى المسؤولية.

---

[1] - الأمر رقم 66-154 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 المتضمن قانون الإجراءات المدنية، الجريدة الرسمية عدد 47، الصادرة بتاريخ 19 صفر عام 1386 الموافق 9 يونيو 1966.

المبحث الأول

أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة

المطلب الأول:

أطراف الدعـــوى

عرفنا عند تحديدنا لطبيعة المسؤولية، أنها مسؤولية بالأساس تعاقدية. ومن ثمة فإن رافع الدعوى لا بد أن يكون أحد أطراف العقد أو أحد المستفيدين منه وفقا لما تتضمنه وثيقة الشحن أو من يحل محله، وأن توجه ضد الناقل او من ينوب عنه.

أولا : المـــدعـــــى

المدعى في دعوى المسؤولية هو صاحب الحق في البضاعة، الذي يدعي هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها، وعليه يجوز أن يكون مدعيا الشاحن أو المرسل إليه أو ممثله القانوني أو من أصبح حاملا شرعيا لوثيقة الشحن، ويستمد المرسل إليه أو ممثله القانوني أو الحامل الشرعي لوثيقة الشحن حقه في رفع الدعوى، وصفته كمدعى من حيازته لوثيقة الشحن.

وقد يكون المدعى شخص أخر حل محل صاحب البضاعة في حقوقه كالمؤمن، الذي قام بتعويض المستأمن صاحب الحق في البضاعة.[1]

لقد فرض القانون (القانون البحري الجزائري، معاهدة بروكسل لعام 1924) على المدعى، قبل اللجوء إلى القضاء مطالبا بحقه، القيام بإجراء جوهري، عند تسلمه البضاعة لأجل المحافظة على حقوقه في مواجهة الناقل، ويتمثل في توجيه إخطار كتابي إلى الناقل.

ولم يأخذ القانون البحري الجزائري ولا معاهدة بروكسل لعام 1924، بالدفع بعدم القبول وإستبدله بنظام جديد، أكثر مرونة وميولا لصالح المرسل إليه أو ممثله القانوني. إذ وضعت قواعد للإثبات على المرسل إليه او ممثله القانوني يجب مراعاتها

---

[1] – د/ محمود سمير الشرقاوي بمساعدة د/ محمد القليوبي، القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية، الطبعة الرابعة، 1993، ص 392.

عند إستلام البضاعة، فإن لم يراعيها فإنه ومع ذلك فالدعوى التي يرفعها تضل مقبولة، غير أنه من حيث الإثبات سيكون في مركز صعب[1].

والمقصود بالإخطار (التبليغ) ، أن يحاط الناقل علما بالعجز أو العوز (التلف) الحاصل للبضاعة. وبأن المرسل إليه أوممثله القانوني لا يرتضيه، ويتمسك بحقوقه الناتجة عن ذلك.

1- الأضرار التي يشملها الإخطار:

كما هو واضح من نص المادة 03 فقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924، وما يفهم من عبارة نص المادة 790 ق ب. أن الإخطار يوجه في حالة الهلاك والتلف دون التأخير. ذلك أن الضرر الناتج عن تأخير وصول البضائع لا يتعلق بالبضاعة ذاتها،وإنما بواقعة مادية يمكن إقامة الدليل عليها إستقلالا وبكل وسائل الإثبات (من ذلك الوثائق الرسمية لإدارة الميناء،التي يسجل فيها تاريخ وصول السفينة).

على أنه إذا نشأ عن التأخير ضرر بالبضاعة (تلف)،فحينها يستوجب الإخطار لا على أساس التأخير،وإنما على أساس التلف الذي لحق البضاعة [2].

ما يستنتج من النصين أن الإخطار يوجه فقط عن البضائع الهالكة جزئيا والتالفة دون الهالكة كليا (لأنه لا يحصل تسليم للبضائع)، ذلك أن الإخطار يوجه وقت تسليم البضاعة على أبعد حد. والمقصود بالتسليم هنا هو التسليم الفعلي للمرسل إليه أو ممثله القانوني، حتى يتكمن من تبين ما بالبضائع من هلاك أو تلف.

أضف إلى ذلك أن الفقرة الثانية من المادة 790 ق ب، ونفس الأمر بالنسبة للمادة 03 فقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924 تنص على "وإذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل إعتبارا من إستلام البضائع".

---

[1] - د/ أحمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقا لمعاهدات بروكسل وتعديلاتها، المرجع السابق، ص 126.

[2] - د/ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع - في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 - (دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورج)، المرجع السابق ، ص 217.

غير أن الإخطار لا يكون ضروري عندما تكون البضائع المسلمة محقق فيها حضوريا (بحضور الناقل أو ممثله والمرسل إليه أو ممثله القانوني)، وهذا لعلم الناقل أو ممثله بهذا الهلاك أو التلف، الأمر الذي تنتفي معه الحاجة إلى توجيه الإخطار[1].

2- ممن ولمن يوجه الإخطار :

يوجه االإخطار من طرف من تسلم البضاعة قانونا وهو المرسل إليه، هذا الأخير قد يكون هو ذاته الشاحن أو شخصا آخر، وفقا لتعيينه في وثيقة الشحن أو من طرف ممثله القانوني، وممثله عادة هو "وكيل الشحنة"، ويوجه الإخطار إلى الناقل أو إلى ممثله القانوني .

3- شكل الإخطار (التبليغ) :

توجب كل من المادة 790 ق،ب والمادة 03 فقرة سادسا من معاهدة بروكسل لعام 1924 أن يكون الإخطار مكتوبا لتفادي أي جدل في حصوله من عدمه، على أن هذه الكتابة ليس لها شكل خاص [2]، إذ يمكن أن يكون بإعلان على يد المحضر أو بكتاب موصى عليه ...إلخ.

كما يجب أن يكون محدد، بحيث يذكر فيه الضرر على وجه التحديد ولا يكتفي بعبارة "كل الأضرار التي تكتشف".

4- ميعاد الإخطار :

بالنسبة لميعاد الإخطار (وقت الإخطار) يفرق بين ما إذا كانت الأضرار اللاحقة بالبضائع ظاهرة أم خفية (غير ظاهرة).

أ - إذا كانت الأضرار أو الخسائر (الهلاك أو التلف) ظاهرة، فإن النص سواء في القانون البحري أو معاهدة بروكسل لعام 1924 لم يحدد لنا بدقة تاريخ أو مدة إجراء الإخطار. إنما يمكن القول أنه يكون في وقت التسليم الفعلي للبضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

---

[1] - د/ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 308.

[2] - لم يشترط النص أن يكون الإخطار بوجه رسمي، إذ قد لا يتسع الوقت لعمل مثل هذا الإخطار، بل يكتفى بأية كتابة يوقعها من تسلم البضاعة ويبين فيها الضرر الذي وقع،والغاية من كل ذلك هي ربحا للوقت وتفاديا لتعقيد الإجراءات.

كما قد يكون الإخطار موجها حتى قبل التسليم، إذا علم المرسل إليه أو ممثله القانوني بالضرر اللاحق بالبضائع قبل تسلمها.[1]

ب – أما إذا كانت الأضرار أو الخسائر (الهلاك أو التلف) غير ظاهرة فعلى المرسل إليه أو ممثله القانوني أن يوجه الإخطار خلال ثلاثة أيام، يبدأ حسابها من وقت تسليم البضاعة.

5- مكان توجيه الإخطار:

يجب أن يلاحظ هو الإختلاف القائم بين ما جاء بنص المادة 03 فقرة سادسا من [illegible]وكسل لعام 1924 ونص المادة 790 ق ب، فوفقا لنص المادة 03 فقرة سادسا من المعاهدة فالإخطار يوجه للناقل أو ممثله القانوني في ميناء التفريغ.

أما في القانون البحري فالإخطار وفقا لما جاء بنص المادة 790 يوجه إلى الناقل أو ممثله القانوني في ميناء التحميل، هذا بخلاف النص باللغة الفرنسية الذي جاء بعبارة:

" Port de déchargement " وتعني ميناء التفريغ.

ما يستنتج إذن، أن المسألة تتعلق فقط بخطأ في الترجمة، ذلك أنه من غير المعقول أن يوجه الإخطار إلى الناقل أو ممثله في ميناء التحميل، إذ الغاية من توجيهه تنفي حينها ويصبح لا فائدة منه، ذلك أن وصوله إلى علم الناقل أو ممثله في ميناء التحميل ورغم التطور في مجال الإتصال قد يستغرق وقتا طويلا، مما قد يترتب عليه حصول أضرار أخرى بالبضاعة بعد توجيهه (الإخطار).

6- أثـــر الإخطـــار :

تختلف آثاره بحسب توجيهه من عدمه.

أ – إذا وجه الإخطار في الموعد القانوني كان ذلك قرينة على حصول الضرر أثناء النقل، وعندئذ تفترض مسؤولية الناقل، الذي عليه هدمها بإثبات سبب من الأسباب التالية:

---

[1] – أنظر القرار الصادر عن المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 62163، بتاريخ 1990/01/14 بين (الشركة الوطنية لتنمية الصناعات الغذائية ت. ص. غ) ضد (شركة .ص)، المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1991 عدد 01، ص 87-89.

– أن الإخطار لم يدون على وجه حق، بحيث يثبت أن البضاعة قد سلمت كما هي موصوفة أو مبينة في وثيقة الشحن.

– أو أن الضرر سابقا للشحن أو لاحق للتفريغ، وفقا لنطاق تطبيق المعاهدة أو لعدم مسؤوليته عنه طبقا للقواعد العامة، أو بمقتضى الشروط الصحيحة الواردة في وثيقة الشحن.

– أو أن الضرر يرجع إلى عيب خفي أو حالة من حالات الإعفاء.

فإذا لم يثبت شيئا من ذلك ظل مسؤولا وكان على المرسل إليه مجرد إثبات الضرر [1].

ب – إذا لم يتم توجيه الإخطار في الوقت المحدد أو بعد ذلك، فذلك يعني قيام قرينة قانونية بسيطة على أن المرسل إليه أو ممثله القانوني تسلم البضاعة وفقا لما وصفت وبينت في وثيقة الشحن، بمعنى أنها سليمة ولم تلحقها الخسائر أو الأضرار.[2]

بيد أنه يجب على المرسل إليه أو ممثله القانوني المدعى في كلتا الحالتين، أن يثبت الضرر اللاحق بالبضاعة ومقداره، ذلك أن الإخطار لا يعفي المرسل إليه أو ممثله القانوني من تقديم الدليل على الهلاك أو التلف.

ومهما يكن، فإن حالة غياب الإخطار لا تنشئ للناقل (مدعى عليه) دفعا بعدم قبول الدعوى، وإنما مجرد قرينة في غير صالح المدعي، ويعني هذا أن إقامة الدعوى على الناقل لا تسقط إلا بالتقادم.

ثانيا: المدعى عليه

أما المدعى عليه في دعوى المسؤولية فهو بصفة أساسية الناقل، ويمكن في النقل المتتابع رفع الدعوى أيضا ضد الناقل الفعلي، وفي النقل بوثيقة شحن مباشرة تقتضي مصلحة صاحب الحق في البضاعة رفع دعواه ضد الناقل الأول وضد الناقلين اللاحقين، وفي كل الأحوال يستطيع المدعى رفع الدعوى ضد مندوبي (تابعي) الناقل.[3]

وترفع دعوى المسؤولية إلى الجهة القضائية المختصة (المحكمة).

---

[1] – د/ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 763.

[2] – د/ أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، المرجع السابق، ص 24-25.

[3] – د/ محمود سمير الشرقاوي، بمساعدة د/ محمد القليوبي، المرجع السابق،ص 392.

المطلب الثاني:

الجهة القضائية المختصة (المحكمة)

لم تبين معاهدة بروكسل لعام1924 المحكمة المختصة بنظر الدعوى، وعلى ذلك فإنه يتم تحديدها وفقا لقواعد القانون العام (قانون الإجراءات المدنية)، وهو ما جاء بنص المادة 745 ق،ب على أنه "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة حسب قواعد القانون العام".

إذن فإختصاص المحكمة تحكمه قواعد قانون الإجراءات المدنية، سواء أكان الإختصاص نوعيا أو محليا، وإن كان الإختصاص النوعي لا يطرح أي إشكال على مستوى المحكمة، على إعتبار أن عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري، وكل ما تعلق به من دعاوى يتم رفعها إلى القسم التجاري بالمحكمة، وإذا ما حصل ورفعت الدعوى إلى القسم المدني بالمحكمة، فإن القاضي المدني لا يجوز له الحكم بعدم الإختصاص النوعي، وإنما يحيل القضية (الملف) إلى القسم التجاري أو يصدر حكما في الدعوى.

أما بالنسبة للإختصاص المحلي فإن المادة 08 قانون الإجراءات المدنية وضعت مبدأ عام وهو " أن الدعوى ترفع إلى الجهة القضائية (المحكمة) التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه"، يرد على هذا المبدأ في هذا الإطار إستثناء نص عليه في المادة 09 قانون الإجراءات المدنية التي جاء فيها "وفي الدعاوى التجارية غير الإفلاس والتسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة إختصاصها الوعد وتسليم البضاعة أو أمام الجهة القضائية التي يجب ان يتم الوفاء في دائرة إختصاصها".

ما تجب الإشارة إليه، أن قواعد الإختصاص المحلي ليست من النظام العام (نص المادة 28 قانون الإجراءات المدنية).

وإذا كان أحد الأطراف المتعاقدة أجنبيا، فإنه يمكن أن يمتثل أو محاكمته أمام القضاء الجزائري، من أجل تنفيد إلتزاماته التعاقدية سواء أبرمها في الجزائر أو خارج الجزائر مع جزائري (نص المادة 10 قانون الإجراءات المدنية).

وتضيف المادة 11 قانون الإجراءات المدنية بنصها على أنــه "يجوز تقديم كل جزائري للجهات القضائية الجزائرية بشأن إلتزامات تعاقد عليها في بلد أجنـي حتـى ولو كان مع أجنبي".

أخيرا يجب أن ترفع دعوى المسؤولية في مدة زمنية محــددة وإلا سـقطت بالتقادم.

المبحث الثاني

تقادم دعوى المسؤولية

من الدفوع التي قد يلجأ إليها المدعى عليه للتخلص من إلتزامه بالتعويض، الدفع بتقادم دعوى المسؤولية[1]، ومن ثم فما أساس و نطاق التقادم وما مدته ؟

نجيب عن ذلك في مطلبين، نخصص الأول لأساس و نطاق التقادم أما المطلب الثاني فنخصصه لدراسة مدة التقادم.

المطلب الأول

أساس و نطاق التقادم

أولا: أساسه

التقادم الذي نصت عليه المعاهدة و كذلك القانون البحري الجزائري، لا يقوم على قرينة الوفاء إنما أساسه السرعة التي يجب أن تضفى بها العمليات التي تتصل بالنقل البحري ثم فعلا، فهو على هذا النحو يعتبر تقادم حقيقي شرع لحماية الناقل البحري من المطالبات المتأخرة بشأن تسليم البضاعة، ورغبة من المشرع في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري خشية ضياع أدلة الإثبات [2]. هذا من جهة ومن جهة أخرى حماية للطرف الضعيف في العقد، حتى لا يرهقه الطرف الآخر بإشتراط مدة تقادم قصيرة، لا يستطيع في خلالها أن يحضر وسائل دفاعه.

ولا يجوز للناقل أن يضمن وثيقة الشحن شرطا (أو يحصل إتفاق) تتضمن عباراته تقصيرا لمدة التقادم، ذلك أن الشرط الذي يقصر مدة التقادم يتضمن طابع التخفيف لمسؤوليته التي يحملها إياه القانون[3].

وعلى العكس من ذلك يجوز للأطراف الإتفاق على إطالة وزيادة مدة التقادم، حيث تنص المادة 743 الفقرة الثانية ق.ب على " بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى

---

[1] – د/ أنور سلطان، المرجع السابق، ص 368.

[3،2] – د/ أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقا لمعاهدات بروكسل وتعديلاتها، المرجع السابق، ص 130-131.

عامين بإتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى". (ونص المادة 05 فقرة أولى من معاهدة بروكسل لعام 1924).

ثانيا: نطاقــــــــه

الدعاوى التي تخضع لمدة التقادم المنصوص عليها في المادة 743 ق.ب فقرة أولى هي الدعاوى الناشئة عن الفقدان والضرر اللاحق بالبضائع والموجهة ضد الناقل عن البضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن فقط، دون الدعاوى الأخرى[1].

كذلك لا تخضع دعاوى الرجوع لهذا التقادم، من ذلك مثلا أن المستأمن قد يكون له بوصفه طرفا في عقد النقل أن يرجع على الناقل يطالبه بتعويض الضرر الذي أصابه هو، بسبب سوء تنفيذ العقد [2].

حيث تنص المادة 744 ق.ب على أنه " يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد إنقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون إستلم هو نفسه تبليغ الدعوى".

المطلب الثاني

مـــدة التـقـــادم

مدة التقادم وفقا لنص المادة 743 فقرة أولى ق.ب وكذا المادة 3 فقرة سادسا العبارة الرابعة من معاهدة بروكسل لعام 1924 هي سنة كاملة (12 شهرا).

غير أنه يجوز تمديد هذه المدة بالإتفاق بين الأطراف بعد وقوع الحادث[3]، وتحسب هذه المدة بالتقويم الميلادي و بالأيام لا بالساعات، بحيث لا يحسب اليوم الأول ولا اليوم الأخير (مواعيد كاملة).

---

[1] - تنص المادة 743 فقرة أولى ق.ب وكذا المادة 5 فقرة الأولى من معاهدة بروكسل لعام 1924 على " تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد".

[2] - د/ على جمال الدين عوض ، (مخاطر البضاعة المنقولة بحرا بين الشاحن والناقل والمؤمن)، مجلة الحقوق والشريعة، السنة الأولى، العدد الأول يناير 1977، ص 73.

[3] - أنظر القرار الصادر عن المجلس الأعلى، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 59288، بتاريخ 1989/07/09 بين (ب. ك. م. س. ش) ضد (ص. ج. ت. أ. ت)، المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1991 عدد 01، ص 81-83.

ولا نجد نصا في القانون البحري الجزائري يتضمن تحديدا دقيقا لبداية حساب هذه المدة، إلا أنه يمكن تطبيق ما جاء بنص المادة 742 ق ب والتي جاء فيها" مع التخفيظات لأحكام المادتين 743و 744 المذكورتين أدناه. تتقادم الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه". هذا ما يتوافق ونص المادة 03 فقرة سادسا العبارة الرابعة من معاهدة بروكسل لعام 1924 .

ما نخلص إليه من خلال دراستنا لأحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وفقا للقانون البحري ومعاهدة بروكسل لعام 1924. أن مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية، تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات من طرف المضرور (المدعى)، هذا الأخير الذي يجب عليه أن يثبت خطأ الناقل أو تابعيه الذين يسأل عنهم مسؤولية تعاقدية، والضرر اللاحق بالبضاعة أو به، سواء كان تلفا أو هلاكا أو تأخرا، وما على الناقل إلا أن ينفي مسؤوليته بالتمسك أو بإثبات سبب من الأسباب القانونية والإتفاقية المختلفة، وإذا ما عجز عن ذلك، عليه أن يتحمل التعويض عن الأضرار الحاصلة.

هذا الأخير قد يكون محددا بحد أعلى لا يتجاوزه القاضي عند الحكم، سواء كان إتفاقا أو قانونا، وقد لا يكون محددا ففي هذه الحالة يتحمل الناقل كامل التعويض.

ويجب على المضرور (صاحب الحق في تسلم البضاعة) أن يوجه إخطارا بما لحق البضاعة من خسائر أو أضرار إلى الناقل أو ممثله في ميناء التحميل.

ويرفع دعواه إلى الجهة القضائية المختصة محليا (إقليميا)، بموجب عريضة إفتتاح دعوى تودع لدى كتابة ضبط المحكمة، في خلال سنة وإلا سقطت بالتقادم.

إن ما نستنتجه أخيرا، أن الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع سواء في القانون البحري أو معاهدة بروكسل لعام 1924، تخدم مصلحة الناقل أكثر مما تخدم مصلحة الشاحن أو من يحل محله.

الخاتمة

الخاتمـــــة

كشفت لنا هذه الدراسة عن الدور الكبير الذي يلعبه عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن في تحريك دواليب التجارة البحرية عموما والنقل البحري خصوصا، بإعتباره الوسيلة القانونية الوحيدة والفعالة في عملية نقل البضائع على الخطوط الملاحية المنتظمة.

إذن فعقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن هو عصب التجارة البحرية، إذ بدونه لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم والمنتظم.

كما تبين لنا أيضا، أن عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن يدخل ضمن طائفة عقود الإدعان، نظرا لتفاوت القوة الإقتصادية والقدرة التفاوضية بين الشاحنين والناقلين، مما مكن الناقلين من إدراج شروط عدة للإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن أضرت كثيرا بالشاحنين، أمر دعاهم إلى رفضها والمطالبة بالحد منها.

هذا الوضع أسفر عنه نزاع كما بينا، أدى إلى تدخل دوليا للحد منه بإبرام معاهدة دولية في بروكسل عام 1924.

والتي كانت من أهدافها توحيد القواعد القانونية بين الدول المتعاقدة في مجال سندات الشحن، بقصد تقوية إئتمانها وزيادة الثقة فيها لدى المتعاملين بها، بإعتبارها أداة هامة في التجارة البحرية، كذلك توفير الحماية اللازمة للشاحنين في مواجهة الناقلين أولا وإقامة توازن بين مصالحهما المتضاربة ثانيا.

رغم أن المعاهدة كانت خطوة هامة في توحيد القواعد الخاصة بهذا النوع من العقود على المستوى الدولي، إلا أنها جاءت قاصرة وناقصة سواء ما تعلق منها بما تضمنته أو ما لم تنظمه.

فالمعاهدة لا تحكم إلا العقود الدولية التي تعمل في إحدى الدول المتعاقدة فقط، هذا الحكم أثار الكثير من الخلافات بين الدول المنظمة إليها والذي لا يشجع حتما على تداولها وإستعمالها.

كما أن المعاهدة لا تحكم من العقد إلا المرحلة البحرية، التي تبدء من شحن البضاعة إلى غاية تفريغها، هذا يعني أن خارج هذا النطاق فالعقد يحكمه القانون الذي تشير إليه قواعد الإسناد، ومن ثم فقد يؤدي هذا إلى تطبيق قانون لا يستجيب والحماية التي يبتغيها المشرع.

أضف إلى ذلك أن المعاهدة لا تنظم عقد النقل البحري للبضائع الذي يتم بموجب سند شحن مباشر، بالرغم مما يثيره هذا النوع من نزاعات كثيرة.

كما أغفلت أيضا تنظيم مسألة الإختصاص القضائي والتحكيم وغيرها من المسائل الهامة والضرورية.

رغم هذا وما أثبته الواقع العملي من قصور هذه الأحكام، فقد تبناها المشرع الجزائري وصادق على المعاهدة مبكرا عام 1964 وضمن القانون البحري جل أحكامها مع إختلاف طفيف في بعض المسائل.

هذا الأخير تعتريه الكثير من النقائص في مجال توفيره الحماية اللازمة للشاحنين، خاصة وأن الجزائر تعتبر دولة شاحنة.

وكنا نأمل أن يتدارك المشرع ما أثبته التطبيق العملي من قصور هذه الأحكام، سواء بالنسبة للمعاهدة أو القانون البحري منذ إصداره إلى غاية تعديله بموجب القانون 98-05 الصادر سنة 1998.

هذا الأخير الذي جاء موجه في إطار السياسة التي إنتهجتها الجزائر بدوخلها إقتصاد السوق، وما يتطلبه من إعداد للأليات القانونية والهيكلية وجعلها تتماشى مع هذا الإتجاه.

لأجل ذلك رفع المشرع الجزائري الإحتكار عن إستغلال خدمات النقل البحري للبضائع، وفتح مجاله أمام الأشخاص الطبيعيين والمعنويين الخاضعين للقانون الجزائري، بغية تطويره وتحسينه وتسهيل عمليات شحن ونقل وتفريغ وتسليم البضائع.

وفي مجال أحكام عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن فقد أضاف عبارة "أو ممثله القانوني" بعد كلمة "مرسل إليه" الواردة في المادة 739 ق ب، مما يفهم منه أن المشرع يريد تسهيل مختلف العمليات اللازمة لتنفيذ العقد، على الأخص منها تسليم البضائع حتى لا يتأخر الأمر إلى مدة أطول، ولأجل أيضا تجنب ما قد يثار

من منازعات في هذا الشأن، كما يهدف أيضا إلى تشجيع إنشاء الممثليات التجارية في الداخل والخارج.

مضافا إلى ذلك،فقد أخضع نقل المواد الخطرة والمواد الغذائية الموجهة إلى الإستهلاك البشري والحيواني، للقواعد والمقاييس والإستعمالات والممارسات البحرية الدولية المطبقة في هذا الشأن.

كما أنه أخذ بقاعدة جديدة في تحديده لمسؤولية الناقل البحري، عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والناتجة عن التأخير و الهلاك و التلف.

رغم كل هذا فإن القانون البحري وما تضمنه من أحكام معاهدة بروكسل يبقى ناقصا. ولنا في آخر هذه الدراسة إذن أن نوجه الملاحظات التالية:

- أن عقد النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن وفقا لهذه الأحكام، يستعمل كوسيلة قانونية لنقل جميع البضائع، هذا الأمر من الناحية العملية غير سليم. لأن المتعارف عليه أن بعض البضائع كالبترول والغاز والزيوت...إلخ لا تصلح لأن تنقل بموجب وثيقة الشحن بل بمقتضى مشارطة إيجار السفينة، وهذا راجع لأهميتها أولا ولنوعية السفن التي تنقلها ثانيا، أضف إلى ذلك أن هذا النوع نعتقد أنه سيبقى محتكرا من طرف الشركة الوطنية للنقل البحري للمحروقات والمواد الكيمياوية.

- المشرع الجزائري أخرج من نطاق تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا لهذا القانون، الاضرار الناتجة عن التأخير في إيصال البضاعة. إذ أخضعها للقواعد العامة ماعدا ما تعلق منها بتحديد مسؤوليته.

هذا الأمر نرى أنه غير سليم، لذلك فالمشرع مدعو للتدخل وإخضاع ما تعلق بالتأخير كله لأحكام خاصة وآمرة.

- لم ينظم المشرع الجزائري الاحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل الفعلي، بالرغم من الدور الكبير الذي يلعبه في تنفيذ العقد، ذلك أن الناقل المتعاقد يمكنه دون ما حاجة إلى موافقة أو إجازة الشاحن، أن يعهد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل فعلي أخر . لذلك فالمشرع مدعوا أيضا لتنظيم الأحكام التي تتعلق بذلك حتى يضمن الحماية اللازمة للشاحنين.

- التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع كما بيناه سابقا، يهدف إلى إقامة توازن بين مصالح الشاحنين والناقلين. إلا أن الملاحظ على إتجاه المشرع الجزائري هو تغليبه لمصلحة الناقلين في نص المادة 812 ق ب، حيث أجاز الإتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري خارج المرحلة البحرية من العقد.

هذا الأمر فيه مساس بالحماية المتواخاة من هذه الأحكام، على إعتبار أن الشاحن طرف ضعيف الأمر الذي قد يؤدي إلى إجحاف في تحديد المسؤولية .

لذلك نرى من الضروري أن يتدخل المشرع ويوسع من هذا النطاق ليشمل جميع مراحل تنفيذ العقد.

أضف إلى كل هذا العدد الكبير من الإعفاءات والدفوعات التي يحتمي خلفها الناقل للتهرب من المسؤولية عن أخطائه وأخطاء تابعيه، وعلى ذلك فمن المفيد حتى تكون الحماية فعالة أن يغير المشرع من الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية.

بحيث يجعلها مسؤولية قائمة على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض، والإبقاء على إلتزامه ببدل العناية، إذن ما يغير هو إفتراض الخطأ أو الإهمال حيث لا يكون المضرور مطالبا بإثبات الخطأ وإنما يكفيه إثبات وجود البضائع بحوزة وحراسة الناقل لحظة وقوع الضرر وهو أمر جد يسير، إذ يكفي تقديم عقد النقل وما يثبت إستلام الناقل للبضائع من الشاحن وإثبات ما يدعيه من ضرر،حينئذ تعمل قرينة الخطأ، حيث يفترض وجود خطأ أو إهمال من جانب الناقل وقيام علاقة السببية بين خطئه والضرر الحاصل،وما على الناقل إذن لدفع مسؤوليته أن يثبت أنه قد إتخذ هو وتابعوه كل ما يجب لتجنب الحادث وتبيعاته ويستثني من ذلك حالة الحريق، الذي يجب على المضرور أن يثبت خطأ أو إهمال الناقل الذي أدى إلى نشوبه أو في إتخاذ التدابير اللازمة لإخماده وتجنب تابعاته والتخفيف منه، لأنه على خلاف الحالة الأولى خطأ واجب الإثبات.

كل هذا من شأنه توفير حماية أكبر للشاحنين والتشجيع على إستعمال هذا النوع من العقود في نقل البضائع.

أخيرا نقول: وإن كانت ثمة حماية للشاحنين في القانون البحري أو معاهدة بروكسل فإن المشرع الجزائري مدعوا إلى التطوير من هذه الأحكام وتبني ما أستحدث من نصوص على المستوى الدولي.

تمت بعون الله تعالى وتوفيقه

الملاحــــــق

الملـــحـــق الأول

معاهدة بروكسل الخاصة
بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن
الموقعة في 25 أغسطس 1924

مــــــادة -1-

في المعاهدة الحالية تستعمل الألفاظ الآتي ذكرها بالمعنى المحدد لها فيما يأتي:

أ- "ناقل" يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل.

ب- "عقد نقل" ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة إيجار السفينة إبتداءا من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن.

ج-"بضائع " تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة.

د- "سفينة" يراد بها كل مركب مستعملة في نقل البضائع بحرا.

هـ- "نقل البضائع" ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها.

مــــــادة -2-

مع عدم الإخلال بأحكام المادة السادسة يتحمل الناقل في جميع عقود نقل البضائع بحرا المسؤوليات ويخضع للإلتزامات ويتمتع بالحقوق والإعفاءات المنصوص عليها فيما بعد، وذلك فيما يتعلق بشحن تلك البضائع وتشوينها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها.

مـــــادة -3-

(أولا) على الناقل أن يبدل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض الآتية:

(أ) جعل السفينة في حالة صالحة للسفر.

(ب) تجهيز السفينة وتطقيمها وتموينها على الوجه المرضي.

(ج) إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها وحفظها.

(ثانيا) مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بمايلزم لذلك من عناية ودقة.

(ثالثا) على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد إستلام البضائع وأخذها في عهدته، أن يسلم إلى الشاحن بناء عل طلب الشاحن، سند شحن يتضمن مع بيانته المعتادة البيانات الآتية:

(أ) العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع. على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.

(ب) عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال، طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

(ج) حالة البضائع وشكلها الظاهر.

ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزم بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كمية أو وزنا إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أوعندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها.

(رابعا) يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على أن ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقا للفقرة 3 أ، ب، ج من هذه المادة ما لم يقم الدليل على خلاف ذلك.

(خامسا) يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامنا قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها. وعلى الشاحن أن يعوض الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة أوالمتسببة عن عدم صحة هذه البيانات. وحق الناقل في هذه التضمينات لا يؤثر بحال على مسؤولياته وتعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص أخر غير الشاحن.

(سادسا) إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في إستلامها طبقا لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر – إلى أن يثبت العكس – قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن.

وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم.

ولا يترتب أي أثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند إستلامه لها.

وفي جميع الأحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه.

وعلى الناقل ومستلم البضائع في حالة الهلاك أو التلف المحقق أو المدعى حدوثه أن يتبادلا تقديم جميع التسهيلات المستطاعة للتفتيش على البضاعة والتحقق من عدد الطرود.

(سابعا) إذا تم شحن البضائع فإن سند الشحن الذي يسلمه الناقل أو وكيل الناقل إلى الشاحن يجب أن يؤشر عليه بكلمة (مشحون) متى طلب الشاحن ذلك عل شرط أنه

إذا كان الشاحن سبق أن إستلم أية وثيقة تثبت له الحق في هذه البضائع فعليه أن يرد هذه الوثيقة مقابل إستلامه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة (مشحون).

وللناقل أو الربان أو الوكيل الحق في التأشير في ميناء السفر على الوثيقة السابق تسليمها بإسم أو أسماء السفينة أو السفن التي شحنت عليها البضائع وتاريخ أو تواريخ الشحن ومتى تأشر على الوثيقة بذلك فإنها تعتبر فيما يتعلق بهذه المادة بمثابة سند شحن مؤشر عليه بكلمة (مشحون) إذا إحتوت على البيانات المنصوص عليها في المادة الثالثة فقرة ثالثة.

(ثامنا) كل شرط أو تعاقد أو إتفاق في عقد يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئة من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الإلتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف لما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلا بطلان مطلقا ولا يترتب عليه أثر، ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط أخر مماثل له بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية.

مـــــادة - 4 -

(أولا) لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج من حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا كان عدم الصلاحية عائدا إلى عدم بدل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو لضمان تجهيزها أو تطقيمها أو تموينها على وجه مرضي أو لإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجميع الأقسام الأخرى التي تشحن فيها البضائع بحيث تصلح لوضع البضائع بها ونقلها وحفظها وذلك طبقا لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثانية وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببدل الهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة.

(ثانيا) لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:

(أ) أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.

(ب) الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه.

(ج) مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها.

(د) القضاء والقدر.

(هـ) حوادث الحرب.

(و) أعمال الأعداء العموميين.

(ز) إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي.

(ح) قيود الحجز التحفظي.

(ط) عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله.

(ي) الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب كان سواء كان كليا أم جزئيا.

(ك) الفتن أو الإضطرابات الأهلية.

(ل) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.

(م) العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف أخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها.

(ن) عدم كفاية التغليف.

(س) عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات.

(ع) العيوب الخفية التي لا تكتشفها اليقضة المعقولة.

(ف) أي سبب أخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الإستفادة من هذا الإستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف.

(ثالثا): لا يسأل الشاحن عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالناقل أو السفينة والذي ينشأ أو ينتج من أي سبب كان ما لم يكن ذلك نتيجة لعمل الشاحن أو خطئه أو إهمال أو عمل وكلائه أو مستخدميه أو خطأهم.

(رابعا): لا يعتبر مخالفا لأحكام هذه المعاهدة ولعقد الناقل (النقل) أي إنحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي إنحراف آخر معقول ولا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف ينتج عن ذلك.

(خامسا): لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن.

ويعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة يجوز إثبات عكسها ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها.

ويجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الإتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط أن لا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره.

لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن.

(سادسا): البضائع القابلة للإلتهاب أو الإنفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ليسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها، يجوز في أي وقت قبل تفريغها، إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض ويكون شاحن هذه البضائع مسؤولا عن الأضرار والمصاريف الناشئة والناتجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة. وإذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطرا على السفينة أو شحنتها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية عند الإقتضاء.

مـــــــادة - 5 -

للناقل أن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها او بعضها كما يجوز له أن يزيد في مسؤولياته وإلتزاماته على الوجوه المبينة في المعاهدة الحالية بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية واردا في سند الشحن المسلم إلى الشاحن.

ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن. إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لمشارطة إيجار تسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات ولا تمنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية.

مـــــــادة - 6 -

مع عدم الإخلال بأحكام المواد السابقة يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل أن يبرم مع الشاحن فيما يختص ببضائع معينة مهما كان نوعها أيّ عقد يكون مشتملا على أي شروط بصدد مسئوليات الناقل والتزامه بالنسبة لهذه البضائع وكذلك بصدد حقوق الناقل أو إعفاءاته بالنسبة لنفس البضائع أو بصدد إلتزاماته بكفالة صلاحية السفينة للسفر على ألا يكون هذا الاتفاق مخالفا للنظام العام أو بصدد عناية مستخدمي الناقل أو وكلائه أو يقظتهم فيما يتعلق بالشحن والتشوين والرص والحفظ والعناية بالبضائع المنقولة بحرا وتفريغها. على أنه في هذه الحالة لا يجوز أن يكون قد صدر أو يصدر أي سند شحن وأن يدون الشرط المتفق عليه في إيصال يصبح وثيقة غير قابلة للتحويل ويؤشر عليه بما يفيد ذلك.

وكل اتفاق يتم على هذا الوجه ينتج أثره القانوني الكامل.

غير أنه قد إتفق على أن هذه المادة لا تنطبق على المشحونات التجارية العادية التي تحصل خلال المعاملات التجارية العادية، وإنما تنطبق فقط على المشحونات الأخرى التي تكون طبيعة الأشياء المطلوب نقلها وحالتها وظروف شحنها والظروف والمواعيد والشروط التي يجب أن يتم فيها النقل من شأنها أن تبرر إتفاقا خاصا.

مـــــادة -07-

لا يمنع أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد إتفاقات أو شروطا أو تحفظات أو إعفاءات بصدد إلتزامات ومسؤوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو بالنسبة لصيانتها أو العناية بها أو تشوينها قبل الشحن أو بعد التفريغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحرا.

مـــــادة -08-

لا تعدل أحكام هذه المعاهدة حقوق أو إلتزامات الناقل كما تنتج عن كل قانون معمول به الآن وخاص بتقييد مسؤولية أصحاب السفن البحرية.

مـــــادة -09-

يراد بالوحدات النقدية الواردة بهذه المعاهدة القيمة الذهبية. تحتفظ الدول المتعاقدة والتي لا يستعمل فيها الجنيه الإسترليني كوحدة نقدية بحق تحويل المبالغ المبينة بالجنيه الإنجليزي في هذا الإتفاق إلى أرقام صحيحة طبقا لنظامها النقدي.

ويمكن للقوانين الوطنية الإحتفاظ للمدين بحق الوفاء بالنقود الوطنية طبقا لسعر القطع يوم وصول السفينة إلى ميناء تفريغ البضائع المقصودة.

مـــــادة -10-

تسري أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يعمل في إحدى الدول المتعاقدة.

مـــــادة -11-

بعد فترة سنتين على الأكثر من تاريخ التوقيع على المعاهدة تتصل الحكومة البلجيكية بحكومات الجهات العليا المتعاقدة التي أظهرت إستعدادها للتصديق على المعاهدة لكي تقرر إذاكان هناك محل لوضع المعاهدة موضع التنفيذ وتودع التصديقات بمدينة بروكسل في التاريخ الذي تعينه الحكومات المذكورة بإتفاقها، ويثبت أول إيداع للتصديق بمحضر يوقع عليه من ممثلي الدول التي إشتركت فيه ومن وزير الخارجية البلجيكية.

وتتم الإيداعات اللاحقة بإعلان كتابي مصحوب بوثيقة التصديق ويرسل إلى الحكومة البلجيكية.

ويتعين على الحكومة البلجيكية أن تقوم مباشرة بالطريق السياسي بتسليم الدول التي أمضت المعاهدة الحالية أو التي إنضمت إليها صورة مصدقا عليها ومطابقة للمحضر الخاص بالإيداع الأول للتصديقات وللإعلانات المبينة بالفقرة السابقة، وكذلك لوثائق التصديق المرفقة بها وفي الأحوال المذكورة في الفقرة السابقة تبين الحكومة المشار إليها في نفس الوقت التاريخ الذي وصلها به الإعلان.

مـــــادة -12-

تستطيع الدول التي لم توقع على المعاهدة الحالية أن تنظم إليها سواء كانت قد مثلت أم لم تمثل في المؤتمر الدولي ببروكسل.

وعلى الدولة التي ترغب في هذا الإنظمام أن تعلن هذه الرغبة كتابة إلى الحكومة البلجيكية فترسل إليها وثيقة الإنضمام لتودع في محفوظات الحكومة المشار إليها.

وتبلغ الحكومة البلجيكية مباشرة جميع الحكومات الموقعة على الإتفاقية أو المنضمة إليها صورة مطابقة للإعلان ولوثيقة الإنضمام مبينا فيها التاريخ الذي وصل فيه الإعلان.

مـــــادة -13-

تستطيع الجهات العليا المتعاقدة وقت التوقيع على إيداع التصديقات أو وقت الإنظمام أن تصرح بأن قبولها للمعاهدة الحالية لا يسري إما على بعض أو على جميع أقطار الدومنيون المستقلة أو مستعمراتها أو ممتلكاتها أو البلاد المشمولة بحمايتها أو الأراضي الكائنة فيما وراء البحار الخاضعة لسيادتها أو لسلطانها وبالتالي تستطيع هذه الجهات العليا المتعاقدة أن تنظم فيما بعد مفردة باسم الواحدة أو الأخرى من هذه الدمنيون المستقلة أو الممتلكات أو البلاد المشمولة بحمايتها أو الأراضي الكائنة فيما وراء البحار التي كانت قد استبعدت في التصريح الأصلي. وتستطيع أيضا هذه الجهات العليا، طبقا لهذه الأحكام، نقض المعاهدة الحالية على حدة بالنسبة لواحدة أو أكثر من الدمنيون المستقلة والمستعمرات والممتلكات والبلاد المشمولة بحمايتها والأراضي الكائنة فيما وراء البحار الخاضعة لسيادتها أو لسلطانها.

مـــــادة -14-

تسـري المعـاهدة الحاليـة بالنسـبة للـدول التـي إشـتركت فـي الإيـداع الأول بالتصديقـات بعد عـام مـن تـاريخ محضـر الإيداع المذكـور، أمـا بالنسـبة للـدول التـي ستصدق عليها أو ستنظم إليها فيما بعد، وكذلك الأحوال التي سيحصل فيها التنفيذ فيما بعد، طبقا لنص المادة 13 فتسري هذه الإتفاقيـة المذكـورة بعد سـتة أشـهر مـن تـاريخ وصـول الإعلانـات إلـى الحكومـة البلجيكيـة تبعـا لمـا بالمـادة 11 فقـرة 2 والمـادة 12 فقرة 2.

مـــــادة -15-

إذا حدث أن رغبت إحدى الدول المتعاقدة. نقض هذه الإتفاقية فيجب إعلان هذا النقض كتابة إلى الحكومة البلجيكية ويتعين على هذه الدولة أن تبعـث بصـورة مطابقـة منه إلى جميع الدول الأخرى، مع إخطارها بتاريخ وصول

يسري هذا النقض بالنسبة للدول التي أعلنته بعد سنة واحدة من تاريخ وصـول الإعلان للحكومة البلجيكية.

مـــــادة -16-

يجوز لكل دولة متعاقدة أن تطلب عقد مؤتمر جديد للبحث فيما قد يمكـن إدخالـه من التحسينات على هذه المعاهدة.

وعلى الدول التي تريد إستعمال هذا الحـق أن تعلن رغبتهـا هـذه قبل سـنة إلـى الدول الأخرى بواسطة الحكومة البلجيكية التي تتولى دعوة المؤتمر.

عمل في بروكسل من نسخة واحدة في 25 أغسطس سنة 1924.[1]

---

[1] – المصـدر : د/ أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحريـة طبقـا لمعـاهدات بروكسل وتعديلاتها، القاهرة ، مطبعة الأطلس، 1981.

الملـــحـــق الثاني

CONNAISSEMENT

Les références indiquées ci-contre sont à rappeler en toute occasion

CHARGEUR

N° de note de chargement

Transitaire au port de chargement ou Agence expéditrice

DESTINATAIRE **ou à l'ordre de**



sudcargos

S. A. AU CAPITAL DE 3 600 000 F REGIE PAR LES ARTICLES 118 A 150 DE LA LOI SUR LES SOCIETES COMMERCIALES
B.P. N°2478 - 13218 MARSEILLE CEDEX 02
TÉLEX 440 448 - TEL 08 69 00 R.C. MARSEILLE B 071 805 766

ARRIVÉE A NOTIFIER ÉVENTUELLEMENT (sans responsabilité pour non notification)

Les Agents de **SUDCARGOS** ont seuls qualité pour constater les pertes ou avaries sur les marchandises assurées a la Police flottante de la Compagnie.

Les constatations doivent être faites avant l'enlèvement des colis et dans les 30 jours de la mise a terre.

VOIR AU DOS les clauses et conditions des connaissements.

Reçu du Chargeur pour être mises à bord, sur navire indiqué ci-dessus ou sur l'un des deux suivants, les marchandises ou colis dits contenir les marchandises par lui déclarées que le Chargeur dit être comme il est indiqué au présent connaissement, en bonne condition apparente, sauf indications contraires, et pour être transportées conformément aux clauses et conditions du présent connaissement qui sont toutes de rigueur.

En foi de quoi, après signature du présent connaissement par le Chargeur et le Capitaine, il a été délivré au Chargeur DEUX Originaux tous de même date et teneur, l'un étant accompli, les autres demeurant sans valeur.

Valeur pour **assurance seulement** (1) (voir art. 16)	Montant remboursement (1)
Navire principal ou substitut ou l'un des deux suivants	Port de chargement
Port de destination	Date de départ à titre indicatif

Fret payable à :

COPIE NON NEGOCIABLE

MARQUES ET NUMÉROS	NOMBRE ET GENRE des colis	NATURE DES MARCHANDISES	POIDS BRUT	VOLUME

(1) Les sommes ne figurant pas dans cet emplacement ne seront pas prises en considération

Art. 28. - Tous les litiges nés à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution du présent connaissement seront jugés par le Tribunal de Commerce de MARSEILLE, même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs et par dérogation expresse aux articles : 42, 43 et 46 du nouveau code de procédure civile, Tribunal dont les chargeurs et réclamateurs déclarent formellement accepter la compétence.

.... le .... 19. ....

LE CHARGEUR, P. LE CAPITAINE ET P.P.

MONTANTS PAYABLES

PAR L'EXPÉDITEUR	PAR LE DESTINATAIRE

CLAUSES ET CONDITIONS DE TRANSPORT

Article Premier. — Le présent contrat est régi soit par la loi du 18 juin 1966 et ses décrets d'application, soit par la convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 amendée par le protocole de Bruxelles du 23 février 1968 (HAGUE VISBY) mais seulement dans les cas et limites où ces textes sont obligatoires, et en outre par les conditions et stipulations suivantes, qui ne seraient considérées comme non écrites que dans le cas et seulement dans la mesure où elles seraient prohibées en tout ou en partie par la législation applicable.

L'Armateur ne renonce à aucun des droits, exonérations et limitations de responsabilité que comportent à son profit la loi, les décrets, la convention et le protocole susvisés.

En se prévalant de ce connaissement, les chargeurs, réceptionnaires, propriétaires et ayants droit des marchandises reconnaissent qu'ils sont liés par toutes ces stipulations, exonérations, clauses et conditions [illegible] dactylographiées, insérées par tampon ou manuscrites, au recto ou au verso, malgré toutes lois ou usages locaux contraires.

Même si le connaissement n'est pas signé par le Chargeur, ces clauses et conditions seront opposables au porteur de celui-ci.

Art. 2. — La responsabilité du transporteur commence à la prise en charge par la Compagnie dans le port de chargement et cesse à la livraison dans le port de destination.

La prise en charge s'effectue au début de l'embarquement des marchandises et la livraison à [illegible] ou en dépôt de douane.

Mandat exprès est donné au Transporteur de choisir l'entreprise de manutention à l'embarquement et au débarquement tant au nom du chargeur que du réceptionnaire et de tous ayants droit, l'entreprise de manutention étant réputée agir pour le compte dudit chargeur ou réceptionnaire ou des ayants droit.

Mandat est également donné au Transporteur de faire effectuer les opérations visées aux articles 51 de la loi du 18 juin 1966 et 80 du décret du 31 décembre 1966 par une entreprise de manutention sous la responsabilité exclusive de cette dernière qui agit pour le compte de l'ayant droit.

Lorsque les opérations de prise en charge des marchandises avant embarquement ou livraison [illegible] débarquement sont obligatoirement effectuées par un organisme public ou semi-public, le transport des marchandises [illegible] contrat commence seulement à partir de leur remise à bord [illegible] [illegible]

Art. 3. — En cas de transports traités sous charte partie ou bordereau d'affrètement et par dérogation aux dispositions de l'art. 2 [illegible] et à tous les usages contraires, la responsabilité [illegible] qu'après le passage de la marchandise sur la lisse du navire et se termine également lors du passage de la marchandise sur la lisse du navire en vue du débarquement.

Art. 4. — Pour être considérées comme suffisantes, les marques et l'identification du port de destination doivent avoir été inscrites sur chaque colis par le chargeur d'une manière lisible et durable en lettres et numéros d'au moins 10 centimètres de haut, autant que le permettent les dimensions de chaque colis. À défaut la Compagnie n'encourt aucune responsabilité en cas de perte ou d'un mauvais acheminement. Dans ce dernier cas, les frais exposés seront à la charge de l'expéditeur ou du chargeur.

Toutes les marchandises présentées à l'embarquement doivent être accompagnées du bulletin de comptage, mesurage, pesage, émanant d'un organisme officiel.

La signature du connaissement par le Capitaine n'implique pas la reconnaissance quant au poids, volume, mesures, marques, valeur, qualité et contenu des marchandises déclarées par le Chargeur.

Art. 5. — Par dérogation expresse à tous usages, règlements [illegible] auront le droit même avant que le navire soit déclaré en douane [illegible] été accomplie, de charger, de décharger, de transborder ou de faire [illegible] embarcations ou allèges, de les déposer ou de les faire déposer sur quai ou dans les magasins de la douane, de l'agence ou autres lieux, magasins, docks, silos, etc. [illegible] tout à leur choix, mais aux frais et risques de la marchandise. En aucun cas le Capitaine et la Compagnie ne sont tenus d'aviser le destinataire de l'arrivée des marchandises.

Art. 6. — Il est convenu que seront considérées comme chargées en cale toutes marchandises placées dans les superstructures ou des endroits abrités contre les éléments, couverts et clos sur toutes leurs faces par des moyens de fermeture faisant ou non corps avec la structure du navire.

Le Capitaine et la Compagnie sont autorisés à placer les marchandises sur le pont du navire aux frais et risques desdites marchandises et ce sans être tenus d'aucun avis, l'Armateur et le Capitaine étant contractuellement dégagés de cette formalité.

Le chargement sur le pont du navire sera considéré comme fait avec l'assentiment du Chargeur.

Art. 7. — Le navire aura la faculté de faire relâche dans les ports se trouvant sur ou en dehors de la route habituelle, d'entrer en cale sèche avec des marchandises à bord, de transborder les marchandises, de les acheminer par n'importe quel navire ou navires, même de les expédier par voie de terre, à leurs risques et périls, sans être tenu de prévenir les Chargeurs qui renoncent à toute réclamation à ce sujet et notamment pour retard de séjour au port de transbordement. L'assurance des marchandises n'incombe pas plus dans ce cas que dans tous les autres à la Compagnie ou au Capitaine. La responsabilité éventuelle de la Compagnie cessera au moment où les entrepreneurs de transport qui lui succéderont auront pris charge des colis.

Art. 8. — En cas d'épidémie ou de menace d'épidémie, de quarantaine, de glaces, de blocus, de guerre, troubles, émeutes, rébellion, grèves, grèves perlées, lock-out, arrêts ou entraves apportées au travail pour quelque cause que ce soit, boycottage ou autres événements semblables ou menace de ces événements au port de destination, la Compagnie et le Capitaine auront la faculté de débarquer les marchandises à tout autre place ou port même étranger qui leur paraîtra convenable et ils satisferont ainsi à leurs obligations. Les chargeurs et réceptionnaires sont aussi solidairement responsables de tous frais, droits ou taxes grevant de ce chef les marchandises et devront dans la mesure du possible être avisés des décisions prises.

Il en est de même si par suite d'un cas de force majeure l'accès des ports ou le déchargement est rendu impossible momentanément ou durablement. Sur mandat exprès les marchandises pourront être acheminées vers leur destination à leurs frais et risques.

Si pour une raison quelconque autre que celles citées aux alinéas ci-dessus, les marchandises ne peuvent être déchargées au port de destination, le navire est autorisé soit à les décharger à son voyage de retour, soit à les expédier à leur port de destination, aux frais mais non aux risques du navire.

Art. 9. — Le fret est taxé au poids, au volume, à la valeur, au nombre, au choix de la Compagnie et dans tous les cas payable dans la monnaie stipulée au connaissement. Toute marchandise qui, après vérification, sera reconnue d'un contenu différent, d'un poids, d'un volume ou d'une valeur supérieure à ceux déclarés par le Chargeur sur le connaissement sera frappée d'un double fret sur le poids, la quantité, le volume ou la valeur réelle, nonobstant les dispositions particulières des conférences maritimes.

S'il s'agit de marchandises dangereuses et non déclarées comme telles le Capitaine aura en outre le droit de les jeter par dessus bord, la perte étant supportée par le propriétaire.

Le fret qu'il ait été payable d'avance ou qu'il soit payable à destination est toujours acquis à la Compagnie à tous événements que le navire ou la marchandise arrivent à bon port ou se perdent ou soient endommagés pendant le voyage, ainsi qu'en cas d'interruption forcée du voyage ou de non-embarquement, quelle qu'en soit la cause.

Par dérogation à toutes dispositions contraires le Chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix quelle qu'en soit la cause.

Le fret et tous autres frais qui n'auraient pas été réglés par les réceptionnaires peuvent être réclamés au chargeur, qui se déclare solidairement responsable du paiement.

Par dérogation à toutes dispositions contraires le fret non payé et les autres frais grevant le transport sont exigibles même au-delà d'UN AN après le voyage fini.

Tous droits de quai, de tonnage, de péage, de débarquement, de timbres et autres ainsi que toutes taxes perçues par la douane ou par les autres autorités ou administrations publiques et privées seront remboursés par la marchandise et le réceptionnaire devra les acquitter avant l'enlèvement.

Le chargeur et le réceptionnaire garantissent solidairement la Compagnie de toutes conséquences dommageables quelle qu'en soit la cause résultant de l'application des règlements de douane ou de régie qui pourraient être mises à la charge du Capitaine, de la Compagnie ou de ses Agents.

Art. 10. — Le Capitaine et la Compagnie ont un droit de gage sur toutes les marchandises même au-delà de 15 jours pour le paiement de tous les frais, fret, faux fret ou différence de fret payable d'avance [illegible] qu'ils se rapportent à ce voyage ou à des transports antérieurs, même sur d'autres navires [illegible] dus à la Compagnie par le Chargeur ou le destinataire de ces marchandises.

Art. 11. — Les sommes suivies en remboursement par les Chargeurs sont grevées d'une taxe qui ne saurait être considérée comme une commission de ducroire.

La somme que les Chargeurs désirent faire suivre en remboursement ne sera prise en considération que si les Chargeurs la font figurer par mention spéciale et sans équivoque sur le présent connaissement.

Les remboursements ne seront payés aux expéditeurs qu'après encaissement auprès des destinataires. La Compagnie ou ses Agents n'acceptent aucune responsabilité en cas de refus ou de règlement au moyen de chèques sans provision, également en cas de refus de transfert de fonds par les Autorités locales.

Art. 12. — Conformément aux clauses de l'article 2, les marchandises pendant leur séjour sur quai, chalands, allèges ou gabarres, sous hangar ou entrepôt avant embarquement ou après débarquement, séjournent aux risques et périls du Chargeur ou du Réceptionnaire.

Art. 13. — Sauf déclaration de valeur au connaissement ayant donné lieu au paiement du surfret prévu au tarif, la responsabilité de la Compagnie ou du Capitaine pour un dommage dont ils auraient à répondre sera déterminée sur la base de la facture d'origine plus le fret et les frais payés d'avance, à l'exclusion de tout bénéfice, dommages et intérêts, courtages, commission, intérêts, droit de douane et l'indemnité ne pourra en aucun cas dépasser 2.000 F par colis ou par tonne ou mètre cube pour les marchandises en vrac.

Toutefois en cas d'application soit de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 soit de ladite convention amendée par le protocole de Bruxelles du 23 février 1968 l'indemnité sera limitée conformément à leurs stipulations.

Art. 14. — Le transport des marchandises est effectué sans aucune garantie de délai. Les dates d'escale du navire figurant dans les circulaires, horaires ou avis de la Compagnie ne sont données qu'à titre indicatif et leur inobservation n'engage jamais la responsabilité du Capitaine ou de la Compagnie, ne l'engage pas non plus le retard dans la délivrance des marchandises non débarquées lors de l'escale du navire à leur port de destination et réacheminées par suite sur ce port. La Compagnie a un délai de quatre mois pour amener les marchandises au port de destination prévu.

Quelle que soit la cause du retard, il ne sera dû de dommages et intérêts qu'après mise en demeure s'il y a préjudice et l'indemnité ne pourra en aucun cas dépasser le montant du fret afférent à la marchandise en retard.

Art. 15. — Les règlements d'avaries communes auront lieu à MARSEILLE conformément aux règles d'York et d'Anvers 1974 par un ou plusieurs dispatcheurs désignés par la Compagnie sans formalité judiciaire.

Par dérogation à toute disposition contraire des règles d'York et d'Anvers 1974, notamment à l'article [illegible] desdites règles, sont considérées comme avaries communes et classées comme telles toutes dépenses [illegible] tous sacrifices faits dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison même en dehors du cas de péril imminent.

De clause expresse, il est convenu que le transporteur se réserve le droit de retenir la marchandise jusqu'à complet paiement des contributions d'avaries communes, provisoires, définitives et même éventuelles et souscription d'engagement y relatif.

Art. 16. — La Compagnie est à la disposition des Chargeurs pour faire assurer les marchandises faisant l'objet du présent connaissement moyennant le paiement d'une prime spéciale par application d'une police souscrite par elle et dont les chargeurs acceptent les conditions (les risques de guerre et mines peuvent également être couverts par son intermédiaire, sur demande des Chargeurs) contre les risques couverts et aux conditions stipulées par la police des assureurs de la Compagnie dont ils déclarent avoir parfaite connaissance, étant bien entendu que la Compagnie n'agit en l'espèce que comme intermédiaire [illegible] sans aucune qualité ni titre d'assureur et sans responsabilité d'aucune sorte. Le chargeur reconnaît que l'indication de valeur donnée en vue de l'assurance maritime ne constitue pas une déclaration de valeur à [illegible] par le transporteur.

En cas d'avaries couvertes par la présente assurance le porteur du connaissement doit s'adresser immédiatement à l'Agence de la Compagnie qui fera le nécessaire auprès des assureurs.

Art. 17. — Le transport des véhicules (voitures, camions, motos, scooters, etc.) appartenant à des particuliers n'est accepté qu'à la condition expresse d'être assuré sur connaissement par notre entremise aux frais du chargeur et suivant la valeur indiquée par lui (transitaire, propriétaire ou tous autres tiers).

Les véhicules chargés en roll-on roll-off prennent place à bord sous la conduite de leur chauffeur et ou leur propriétaire, ces derniers assument de ce fait l'entière responsabilité des dommages consécutifs à toutes manœuvres [illegible] tant à l'égard des véhicules et de leur chargement qu'à l'égard du personnel du bord, de tous tiers, du navire, de ses accessoires et de sa cargaison.

Dans le cas où le chargeur ou le réceptionnaire ne serait pas présent pour procéder aux manœuvres d'entrée ou de sortie du véhicule, celles-ci seront effectuées pour leur compte, étant entendu que les frais et risques encourus seront à leur charge.

La déclaration du contenu de ces véhicules est faite sous la responsabilité exclusive des chargeurs, à défaut de tout contrôle contradictoire de ce contenu à l'embarquement et notamment en ce qui concerne le [illegible] état de conservation des marchandises en frigo.

Le chargement et l'arrimage des marchandises à l'intérieur des véhicules étant effectués par le chargeur ou par ses préposés, la Compagnie ne sera pas responsable des avaries ou pertes subies par lesdites marchandises.

Véhicules frigorifiques. — La Compagnie n'est pas responsable des avaries à la marchandise pouvant résulter [illegible] du groupe frigorifique du véhicule, ses accessoires et ou son thermostat.

Lorsque la fourniture d'énergie électrique au système de réfrigération des véhicules frigorifiques est assurée par la Compagnie, celle-ci ne se borne qu'à la fourniture d'énergie, au voltage et ampérage suivant les normes européennes, le chargeur à la mise en route devant veiller à ce que le voltage fourni corresponde à celui demandé.

Le transporteur n'est pas responsable des pannes d'alimentation.

Art. 18. — Dans le cas où les marchandises seraient chargées avec option de débarquement dans l'un ou l'autre de plusieurs ports désignés, le droit d'option devra être exercé au plus tard 24 heures avant l'arrivée du navire dans le premier de ces ports. Passé ce délai le Capitaine débarquera dans celui des ports désignés au connaissement le plus favorable à ses opérations.

Art. 19. — La restitution de marchandises remises par les chargeurs à la Compagnie ne peut se faire que moyennant le paiement du plein fret et le versement d'une compensation pour le préjudice causé par la reprise desdites marchandises.

Art. 20. — Le Capitaine et la Compagnie se réservent le droit d'accepter ou de refuser l'embarquement de toute espèce de marchandises dangereuses, inflammables, corrosives, celles réputées contrebande de guerre et celles susceptibles par leur odeur ou leur évaporation ou même par leur simple contact avec d'autres marchandises d'occasionner un dommage à ces dernières sans que les chargeurs ou réceptionnaires puissent prétendre de ce fait à aucune indemnité pour quelque cause que ce soit.

Les marchandises dangereuses déjà nommées ci-dessus devront être emballées et désignées conformément aux règlements en vigueur pour le transport par voie maritime et accompagnées de la déclaration prévue par lesdits règlements.

Dans le cas où le Capitaine redouterait un danger dont il est seul juge, il peut à tout moment, sans être tenu à aucune indemnité, jeter ces marchandises par dessus bord ou les détruire.

Les chargeurs ou réceptionnaires de marchandises dangereuses ou de toutes autres marchandises seront responsables des dommages causés aux personnes, aux navires et aux autres colis par les marchandises qu'ils auront chargées, quelle qu'en soit la cause.

Art. 21. — Conformément aux dispositions de l'article 30 de la loi du 18 juin 1966, le transporteur et le Capitaine n'assument aucune responsabilité dans les opérations d'embarquement et de débarquement des animaux vivants confiés au navire. Ils ne répondent pas de la maladie ni des accidents ni de la mortalité en cours de voyage quelles qu'en soient les causes. Ils ne sont tenus de fournir aux animaux embarqués, ni l'eau, ni la nourriture, ni la litière, ni aucun des objets, soins ou services qui peuvent être nécessaires.

Dans le cas où le débarquement des animaux serait interdit par l'autorité locale à l'arrivée du navire, pour quelque cause que ce soit, le Capitaine est autorisé à faire détruire les animaux qui font l'objet du connaissement sans qu'aucun recours puisse être exercé contre lui ni contre le navire ou ses Armateurs.

Les chargeurs et réceptionnaires sont responsables des dommages que ces animaux pourraient causer aux personnes, au navire ou aux marchandises, ainsi que des frais consécutifs à une mise en quarantaine du navire.

Art. 22. — Le transporteur se réserve le droit d'adresser une lettre de mise en demeure au réceptionnaire ou à défaut au chargeur ayant pour effet de transférer à sa charge les risques de la marchandise à compter de la date de réception ou de refus, sans préjudice de tous frais encourus.

Art. 23. — Le Capitaine et la Compagnie ne sont pas responsables des articles d'or, d'argent, des métaux précieux, des espèces, titres, bijoux, œuvres d'art et autres objets de valeur, sauf déclaration exacte de leur valeur sur connaissement.

Ces objets devront être placés dans des emballages cachetés à la cire de telle sorte qu'aucune perte ne soit possible sans trace extérieure d'effraction.

Art. 24. — Les chargeurs seront tenus de livrer le produit liquide en camions-citernes ou au moyen de pipe-line au lieu de chargement du navire. Les risques de l'opération seront dans tous les cas à la charge de la marchandise.

Après remplissage et relevé contradictoire de creux, les cuves sont plombées et le procès-verbal de constat est signé par la douane, le bord, le représentant des chargeurs et de la Compagnie.

Le Capitaine et la Compagnie ne peuvent fournir une attestation quant à la quantité exacte reçue pour être chargée, tout pesage étant impossible et un jaugeage précis irréalisable.

En ce qui concerne la qualité, la Compagnie et le Capitaine reconnaissent seulement la nature du produit introduit.

Plus particulièrement en ce qui concerne le vin, ils n'ont pas les moyens raisonnables de contrôler au moment de la mise en citerne les déclarations du chargeur concernant le titrage en degrés et la qualité du vin, lesquelles, même reproduites sur le connaissement, sont considérées comme inconnues du Capitaine et de la Compagnie.

Toutefois ils acceptent que, sur la demande formelle des chargeurs, des échantillons cachetés soient pris contradictoirement au départ avant plombage, à l'arrivée après déplombage dans les cuves du navire.

À destination, après déplombage et relevé contradictoire des creux, le vin est refoulé par les pompes du bord ou de terre, au choix du Capitaine, dans le chai ou après accord dans les péniches-citernes ou wagons ou camions-citernes, les risques de l'opération restant à la charge de la marchandise.

Le délai pour le retrait est de 24 heures courant à dater de l'arrivée du navire et dans les temps compatibles avec l'arrivée du navire. Passé ce délai, le Capitaine pourra procéder à l'évacuation d'office (si la chose est possible). Dans le cas contraire, la marchandise restera à bord, aux risques et périls du propriétaire (chargeur ou destinataire) et il sera perçu un supplément de fret correspondant aux rotations supplémentaires qui auront été effectuées.

Art. 25. — Il est convenu qu'en ce qui concerne les navires affrétés par la Compagnie suivant Charte Partie Baltime [illegible] la Paramount Clause incluant Hague Visby Rules Legislation, l'Amended Jason Clause et [illegible] Collision Clause sont applicables.

Art. 26. — [illegible] contre le transporteur se prescrit par un an après l'arrivée du navire ou après [illegible] sans renonciation aucune à toute prescription plus courte qui serait acquise [illegible] en vertu des lois ou conventions en vigueur.

Art. 27. — **CONNAISSEMENT DIRECT.** — A. — La responsabilité de la Compagnie est strictement limitée aux seuls transports maritimes. En tout état de cause et en ce qui concerne les transports terrestres, qu'il s'agisse d'un transport préliminaire jusqu'à la prise en charge par le navire ou d'un transport terminal depuis la fin du transport maritime jusqu'à destination finale rendu sur wagon ou sur camion ou sur tout autre engin, la responsabilité de la Compagnie si celle-ci peut être établie est strictement limitée à celle encourue par ses sous-traitants, transporteurs, manutentionnaires, commissionnaires, mandataires et ou organismes et entreprises substitués et autres pour l'exécution de l'opération.

Il est rappelé que les chargeurs ont la possibilité de faire assurer les marchandises sur connaissement, par application sur la police flottante Tiers Chargeurs de la Compagnie depuis le lieu de prise en charge jusqu'à destination finale rendu sur wagon ou sur camion ou sur tout autre engin aux conditions qui leur seront indiquées sur demande.

La Compagnie tient à la disposition des chargeurs les clauses et conditions de ladite police Tiers Chargeurs qui est susceptible d'offrir une couverture supérieure à celle acceptée par les sous-traitants ou leur compagnie d'assurances.

B. — Sont applicables toutes les clauses de l'article 8 du présent connaissement relatives à tous empêchements, événements ou risques ne permettant pas l'exécution normale du transport. Dans le cas où notamment lesdits empêchements, événements ou risques surviendraient en dehors du transport maritime proprement dit ou sur le parcours du transport terrestre terminal, le contrat de transport sera définitivement accompli au port de débarquement et le Capitaine et la Compagnie seront considérés comme ayant ainsi satisfait à toutes leurs obligations. [illegible] les marchandises séjourneront dans le port de débarquement à leurs frais, risques et périls, les chargeurs et réceptionnaires garderont en outre à leurs charges et risques l'acheminement des marchandises du port de débarquement jusqu'à destination finale et si l'assurance pour le transport de bout en bout a été couverte sur connaissement par application sur la police flottante Tiers Chargeurs de la Compagnie, ladite assurance cessera dans ce cas 30 jours après la fin du transport maritime.

Art. 28. — Tous les litiges nés à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution du présent connaissement seront jugés par le Tribunal de Commerce de MARSEILLE, même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs et par dérogation expresse aux articles 42, 43 et 46 du nouveau code de procédure civile. Tribunal dont les chargeurs et réclamateurs déclarent formellement accepter la compétence.

L'enregistrement et l'acheminement de documents commerciaux à la demande du chargeur sont effectués sans aucune responsabilité pour les conséquences directes ou indirectes pouvant résulter de [illegible] retard, remise erronée, erreur d'acheminement ou toutes autres causes, conditions que le chargeur déclare connaître et accepter.

المراجع

أولا: باللغة العربية

1 - المؤلفات:

- **الدكتور: احمد محمود حسني.**
  - عقد النقل البحري- في ضوء القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 سنة 1990- الإسكندرية، منشأة المعارف، 1998.
  - النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقا لمعاهدات بروكسل وتعديلاتها، القاهرة، مطبعة الأطلس، 1981.
  - قضاء النقض البحري، دون مكان ودار وسنة النشر.
- **الدكتورة: أميرة صدقي.**
  - الموجز في القانون البحري، القاهرة، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، 1981.
- **الدكتور: أنور سلطان.**
  - الموجز في نظرية الإلتزام، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1970.
- **الدكتور: أحمية سليمان.**
  - التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992.
- **الدكتور: جلال وفاء البدري محمدين.**
  - قانون التجارة البحرية، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1997.
  - المبادئ العامة في القانون التجاري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995.
- **الدكتور: حمدي الغنيمي.**
  - محاضرات في القانون البحري الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1983.

- الدكتور: حسين النوري.
  - سند الشحن، القاهرة، مكتبة عين الشمس، دون سنة النشر.
- الدكتور: رضا عبيد.
  - القانون التجاري، دون مكان ودار النشر، طبعة 5، 1984.
- الدكتور: صلاح محمد المقدم.
  - تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة – دراسة مقارنة في القانون البحري – بيروت، الدار الجامعية للطباعة والنشر، دون سنة النشر.
- الدكتور: مصطفى كمال طه.
  - القانون البحري، الإسكنرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1998.
  - القانون البحري الجديد، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995.
  - مبادئ القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الطبعة الثالثة سنة 1984.
- الدكتور: مجيد حميد العنبكي.
  - قانون النقل العراقي – المبادئ والأحكام – بغداد، منشورات مركز البحوث القانونية، 1984.
- الدكتور: محمد كمال حمدي.
  - مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية- رقم 08 سنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1995.
  - عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، القاهرة، مطبعة الأطلس، 1983.
- الدكتور: محمود سمير الشرقاوي، بمساعدة الدكتور: محمد القليوبي.
  - القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية، الطبعة الرابعة، 1993.
- المستشار: مدحت حافظ إبراهيم.
  - شرح قانون التجارة البحرية الجديد – الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 والتشريعات والمعاهدات المكملة له (دراسة فقهية قضائية)، القاهرة، مكتبة غريب، الطبعة الأولى 1991.

- **الدكتور: محمد مختار بربري.**
  - قانون الطيران في وقت السلم، القاهرة، دار الفكر العربي، 1976.
- **الدكتور: محمد صبري السعدي.**
  - شرح القانون المدني الجزائري- النظرية العامة للالتزامات - الجزء الأول - (مصادر الإلتزام، التصرف القانوني، العقد والإرادة المنفردة)، عين مليلة، الجزائر، دار الهدى، الطبعة الأولى، 1992-1993.
- **الدكتور: نبيل إبراهيم سعد.**
  - نظرية الإلتزام - الجزء الثاني- أحكام الإلتزام، القاهرة، دار المعرفة الجامعية، 1992.
- **الدكتور:سامي عفيفي حاتم.**
  - التأمين الدولي، القاهرة، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثانية، 1988.
- **الدكتور: سمير جميل حسين الفتلاوي.**
  - العقود التجارية الجزائرية، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1994.
- **الدكتور: عدلي أمير خالد.**
  - عقد النقل البحري - في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأراء الفقه - الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، 1996.
- **الدكتور: عبد الحميد الشواربي.**
  - قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1995.
  - القانون التجاري - العقود التجارية - الإسكندرية، منشأة المعارف، دون سنة النشر.
- **المستشار: عز الدين الديناصوري والدكتور عبد الحميد الشواربي.**
  - المسؤلية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، دون مكان ودار النشر، الطبعة الرابعة، دون سنة النشر.
- **الدكتور: علي البارودي.**
  - العقود وعمليات البنوك التجارية، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1990.
  - مبادئ القانون البحري، دون مكان ودار النشر، 1975.

- **الدكتور: عباس حلمي المنزلاوي.**
  - القانون البحري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1983.
- **الدكتور: علي عبد الرحيم.**
  - السلطات الإستثنائية لربان السفينة، دراسة مقارنة، القاهرة، دار الفكر العربي، 1981
- **الدكتور: علي حسن يونس.**
  - العقود البحرية، القاهرة، دار الفكر العربي، 1978.
- **الدكتور: علي جمال الدين عوض.**
  - القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية، 1969.
- **عبد الستار التليلي:**
  - شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1976.
- **الدكتور: علي علي سليمان.**
  - دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، 1994.
- **الدكتور: عبد الرزاق السنهوري.**
  - الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الإلتزام بوجه عام- نظرية الإلتزام- الجزء الأول، بيروت، دار إحياء التراث العربي، دون سنة النشر.
- **الدكتور: هاني محمد دويدار.**
  - الوجيز في القانزن البحري- الجزء الأول - السفينة، الإسكندرية، مكتبة ومطبعة الإشعاع، 1993.
  - العقود التجارية والعمليات المصرفية، الإسكندرية، دار الجديدة للنشر، 1994.
- **الدكتور: هشام فرعون.**
  - القانون التجاري البحري، حلب، المديرية المكتبية للمطبوعات الجامعية، طبعة ثانية سنة 1985.
  - القانون البحري، دمشق، مطبعة كرم، 1975 - 1976.

2 – الأبحـــاث والمقـــالات:

– **الدكتور: محمود سمير الشرقاوي.**

- (مركز المرسل إليه في سند الشحن)، مجلة القانون والإقتصاد، عدد 37، مارس 1967.

– **الدكتور: علي جمال الدين عوض.**

- (مخاطر نقل البضاعة بحرا بين الشاحن والناقل والمؤمن)، مجلة الحقوق والشريعة، السنة الأولى، العدد الأول، يناير 1977.
- (القضاء البحري الحديث في مسائل الشحن والتفريغ)، مجلة القانون والإقتصاد، العددان الثالث والرابع، السنة الخامسة والعشرون، سبتمبر وديسمبر 1955.

– **الدكتور: فريد الحاتمي.**

- (النظام القانوني للبضائع المرصوصة على السطح)، المجلة المغربية لقانون وإقتصاد التنمية، سنة 1994، عدد34.

– **الدكتور: هاشم رمضان الجزائري.**

- (متى يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع)، مجلة الحقوق، السنة العاشرة، عدد1، مارس 1986.

– **الدكتور: إبراهيم مكي إبراهيم.**

- (اوعية الشحن " الحاويات – Containers ")، مجلة القانون والإقتصاد، عدد45، في مارس– يونيو 1975.

3 – النصوص القانونية:

- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924.
- قانون 98-05 مؤرخ في اول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، يعدل ويتتم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري.

الجريدة الرسمية عدد 47، الصادرة بتاريخ 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998م.

- الأمر رقم 66-154 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو 1966 المتضمن قانون الإجراءات المدنية، الجريدة الرسمية عدد 47، الصادرة بتاريخ 19 صفر عام 1386 الموافق 9 يونيو 1966.
- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية عدد78، الصادرة بتاريخ 24 رمضان عام 1395 الموافق لـ 30 سبتمبر سنة 1975.
- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية عد 101، الصادرة بتاريخ 16 ذو الحجة عام 1395 الموافق 19 ديسمبر 1975.
- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عد 29، الصادرة بتاريخ 21 ربيع الثاني عام 1397 الموافق 10 أفريل 1977.
- الأمر رقم 96-27 مؤرخ في 28 رجب عام 1417 الموافق 9 ديسمبر 1996 يعدل ويتتم الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية عدد 77، الصادرة بتاريخ 30 رجب عام 1417 الموافق 11 ديسمبر 1996.

- مرسوم رقم 82-279 المؤرخ في 24 شوال عام 1402 الموافق 14 غشت سنة 1982 يعدل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، الجريدة الرسمية عدد 33، الصادرة بتاريخ 27 شوال عام 1402 الموافق 17 غشت سنة 1982.
- مرسوم رقم 82-282 مؤرخ في 24 شوال عام 1402 الموافق 14 غشت 1982 يتضمن إنشاء الشركة الوطنية للنقل البحري للمحروقات والمواد الكيمياوية، الجريدة الرسمية عدد 33، الصادرة بتاريخ 27 شوال عام 1402 الموافق 17 غشت سنة 1982.
- مرسوم 82-283 المؤرخ في 24 شوال عام 1402 الموافق 14 غشت سنة 1982 المنشأ للمؤسسة المينائية لعنابة، الجريدة الرسمية عدد 33، الصادرة بتاريخ 27 شوال عام 1402 الموافق 17 غشت سنة 1982.
- مرسوم رقم 87-154 المؤرخ في 18 ذو القعدة عام 1407 الموافق 14 جويلية 1987، يعدل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل البحري، الجريدة الرسمية عدد 29، الصادرة بتاريخ 19 ذو القعدة عام 1407 الموافق 15 جويلية سنة 1987.

4 - الأحكام والقرارات القضائية:

- المجلس الأعلى، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 59509، قرار بتاريخ 1987/12/17، بين (ل.ب) ضد (ص.ج.ت) و (م.ص.غ.م)، المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1991، عدد 01.
- المجلس الأعلى، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 39957، قرار بتاريخ 1989/07/09، بين (شركة .ش.ص) ضد (ش.ج.ت.ن)، المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1991، عدد 01.
- المجلس الأعلى، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 59288، قرار بتاريخ 1989/07/09، بين (ب.ك.م.س.ش) ضد (ص.ج.ت.أ.ت)، المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1991، عدد 01.
- المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 62163، قرار بتاريخ 1990/01/14، بين (المؤسسة الوطنية لتنمية الصناعات الغذائية.ت.ص.غ) ضد (شركة.ص)، المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1991، عدد 01.

- المحكمـة العليـا، الغرفـة التجاريـة والبحريـة، ملـف رقـم 72391، قـرار بتـاريخ 1990/12/30، بين (الشركة الجزائرية-الليبية "كالترام") ضد (شركة "بلباو")، المجلـة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1992، عدد 01.
- المحكمـة العليـا، الغرفـة التجاريـة والبحريـة، ملـف رقـم 73657، قـرار بتـاريخ 1991/06/02، بين (م.م.ه) ضد (ش.ن.م.أ)، المجلـة القضائيـة للمحكمـة العليـا لسـنة 1993، عدد 02.

5- التقـاريـــر:

- التقرير التمهيدي عن مشروع القانون المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ فـي 23 أكتوبـر 1976 المتضمـن القـانون البحـري، الجـزء الأول، إعـداد لجنـة النقـل والمواصلات والإتصالات السلكية واللاسلكية بالمجلس الشعبي الوطنـي، دورة الخريـف 1997 في ديسمبر 1997.

ثانيا: باللغة الفرنسية

1- المؤلفات :

- *René Rodiere :*

-droit maritime. paris, DALLOZ, Séxieme édition, 1974.

- *A. ZAHI :*

-Droit des transports, Tome1, (Cadre juridiques et institutionels -contrat de transport de marchandises), Alger, office des puBlications universitairs, 1991.

2- الأبحاث والمقالات :

- *Albert Boyer :*

- Transports maritimes, (transports de marchandises par mer, transports sous connaissement - nature du contrat - formation et rupture de contrat), juris classeur, commercial, fascicule c. 1970.
- Transports maritimes, (transports de marchandises par mer, transport sous connaisement - execution du contrat), juris classeur, commercial, fascicule D. 1970.
- Transports maritimes, (transports de marchandises par mer, responsabilité du transporteur maritime - régime de la convention internationale de 1924), juris classeur, commercial, fascicule H. 1970

3- النصوص القانونية:

- Ordonnance N° 76-80 du 23 octobre 1976 portan code maritime, journal officiel N°29 le 10 Avril 1977.

الفهرس

المحتويات	الصفحة